Berühmte Seeleute.

Von

Reinhold Werner,
Contreadmiral a. D.

XVII. Jahrhundert.

Jean Bart, Du Quesne, de Ruiter.

Mit drei Portraits.

Berlin 1882.
Verlag von Otto Janke.

Berühmte Seeleute.

P. 97



Druck d. Kunstanst. v. J. Wolf, Leipzig. E. Zimmermann sc.

JEAN BART.

Berühmte Seeleute.

Von

Reinhold Werner,

Contreadmiral a. D.

XVII. Jahrhundert.

Jean Bart. Du Quesne. De Ruiter.

Mit drei Portraits.

Berlin 1882.

Verlag von Otto Janke.

Vorrede.

Mit dem Aufschwunge unserer deutschen Marine ist im Lande auch das Interesse für nautische Dinge gewachsen und giebt sich vielfach im gebildeten Publicum das Bestreben kund, mit den Verhältnissen des Seewesens näher bekannt zu werden. Bei der Knappheit deutscher Literatur über diese Gegenstände dürfte deshalb das nachfolgende Werk nicht unwillkommen sein.

Indem ich den Lebensgang der drei größten Seeleute des XVII. Jahrhunderts schilderte, konnte ich damit zugleich in allgemein verständlicher Weise die Entwickelung des Seekriegwesens dieser so wichtigen Periode vorführen, mit der jene Männer auf das engste verknüpft sind. Im 17. Jahrhundert bildeten sich nicht nur die Kriegsflotten zuerst als selbständige militärische Institutionen heraus, sondern sie entschieden auch die Geschicke der westlichen Staaten Europas und damit indirect unseres ganzen Welttheiles. Bei diesen Entscheidungen haben Du Quesne, de Ruiter und Jean Bart die Hauptrolle gespielt und ihre Bedeutung ist deshalb geschichtlich eine außerordentlich große.

Zugleich bieten aber ihr Leben, ihre Thaten und ihr Charakter auch so viele Momente von allgemeinem Interesse, daß ich voraussetzen durfte, sie würden sich die Sympathien der Leser erwerben.

Ich bin bemüht gewesen in meiner Darstellung überall den historischen Boden festzuhalten und die Thatsachen nach sorgfältiger kritischer Vergleichung der darüber vorhandenen Quellen zu geben.

Von Letzteren habe ich vorzugsweise die folgenden benutzt:

Für Jean Bart.

Histoire de Jean Bart par Maxime Montrond.

Memoires du Comte de Forbin.

Larrey. Biographie universelle.

Richer. Vies des plus celèbres Marins.

Sue. Histoire de la Marine française.

Guérin. Histoire de la Marine française.

Für Du Quesne.

Richer. Vies des plus celébres Marins.

Jal. Vie de Du Quesne.

Sue. Guerin. } Histoire de la Marine française.

Für De Ruiter.

Gerh. Brandt. Het leven en bedrijf von den Heere Michiel de Ruiter.

Mich. de Ruiter. Leben und Schriften. Anonym Breslau 1749.

Vie de l'Amiral Ruiter. Anonym. Amsterdam 1687.

Simons. Johann de Witt und seine Zeit. Uebersetzt von Neumann.

Richer. Vies de plus celèbres Marins.

Sue. Guérin. } Histoire de la Marine française.

Wiesbaden im November 1881.

Der Verfasser.

Inhalt.

Jean Bart.

Die Stadt Dünkirchen spielte in den unaufhörlichen Kriegen des 16. und 17. Jahrhunderts, welche den Westen Europas verheerten und größtentheils auf dem Meere ihre Entscheidung fanden, eine hervorragende Rolle.

Sie dankte dies ihrer günstigen geographischen Lage an einem Fahrwasser, das die Hauptverkehrsader des gesammten nordeuropäischen Seehandels war, und ihren nautischen Vorzügen, die es den Schiffen gestatteten, mit fast jedem Winde in den Hafen einlaufen zu können oder ihn zu verlassen.

Während bei den meisten anderen Häfen wenig mehr als die Hälfte der Compaßrose für jene Bewegungen dienstbar gemacht werden konnte, war dies bei Dünkirchen vermöge der Formation des Strandes, des Fahrwassers und der Strömungsverhältnisse bis über drei Viertheile der Fall.

Solche Umstände mussten unter den damaligen Verhältnissen, wo der Wind den alleinigen Motor der Schiffe bildete, naturgemäß sowohl im Frieden wie im Kriege der Stadt und ihrem Hafen eine große Bedeutung sichern. Im Frieden lag

der Platz sehr bequem für den Handel; er war bei stürmischer Witterung für die Schifffahrt als Zufluchtsort unschätzbar, und im Kriege konnte es nicht leicht einen Hafen geben, in dem das Kaperwesen, der Schwerpunkt der früheren Seekriege und eine wahre Geißel der Schifffahrt treibenden Völker, einen besseren Rückhalt fand.

Die Leichtigkeit, mit der Private von den verschiedenen Regierungen Kaperbriefe zur Schädigung des feindlichen Handels erhielten und die Aussicht auf schnellen Erwerb von Reichthümern durch Eroberung von Prisen, von deren Werth $^9/_{10}$ dem Kaper und nur $^1/_{10}$ dem Staate zufielen, spornte mächtig den Unternehmungsgeist der Rheder und Seeleute. Die Sache selbst hatte, obwohl sie bisweilen sehr nahe an Seeräuberei streifte, in den Augen der Welt nicht das geringste Ehrenrührige. Im Gegentheil wurde der glückliche Kaperkapitän als ein Held betrachtet und da außerdem der Staat zu solchen Expeditionen aufmunterte, so sehen wir an günstig gelegenen Küstenplätzen wie Dünkirchen um jene Zeit ganze Generationen von kühnen Korsaren im Dienste von Rhedern oder auf eigene Hand ihr Glück versuchen und dadurch zu hohem Ansehen unter ihren Mitbürgern gelangen.

Ein solches in großer Achtung stehendes Geschlecht von Kaperkapitänen war im 17. Jahrhundert das der Bart, aus dem ein Mann hervorging, dessen ruhmvolle Thaten zur See die Bewunderung der Mit- und Nachwelt auf sich gezogen haben und dessen Namen in der Geschichte der Marinen ein seltener Glanz umstrahlt. Dies ist Jean Bart, dessen Lebensgang im Nachfolgenden zu schildern versucht werden soll.

Der berühmte Seemann wurde am 20. Oktober 1650 in Dünkirchen geboren. Der deutsch klingende Name hat

mehrfach dazu Anlaß gegeben, die „Barts“ als aus Deutschland stammend zu betrachten, während die Franzosen sie eifrig als die Ihrigen anzuerkennen und nachzuweisen suchen, daß die Familie ursprünglich in Dieppe ansässig gewesen und im 15. Jahrhundert nach Dünkirchen ausgewandert sei. Sie geben jedoch zu, daß, während Jean Barts Vorfahr sich in letzterer Stadt ansiedelte, dessen Bruder, Hermann Bart, nach Deutschland gegangen, dort als Großmeister des deutschen Ordens 1489 gestorben und in Marienthal in Franken, dem Sitze der Großmeister jenes Ordens beigesetzt sei, wie das noch vorhandene Grabmal des Betreffenden dies besagt.

Jedenfalls ist geschichtlich festgestellt, daß Vater und Großvater Jean Barts in Dünkirchen als Seeleute von Ruf lebten, im Frieden Handelsschiffe führten, die sie im Kriege in Kaper verwandelten und daß beide infolge von Wunden starben, welche sie bei versuchter Eroberung feindlicher Schiffe erhielten.

Seine Mutter war eine geborene Jacobsen (nach Andern Janssen) und stammte ebenfalls aus einer Seemannsfamilie. Ihr Urgroßvater, ein berühmter Dünkircher Pilot, Michel Jacobsen, hatte Gelegenheit, Spanien bei dem Rückzuge seiner so traurig zugerichteten Armada 1588 als Lootse hervorragende Dienste zu leisten, während sein Sohn Jan Jacobsen als spanischer Kapitän zur See auf dem Kriegsschiffe San Vincent in heroischer Weise 1622 in der Nähe von Ostende gegen die Holländer fiel.

Es war natürlich, daß bei solchen Familientraditionen sich der Sinn des Knaben ebenfalls auf die See richtete, um so mehr, als die sich bei ihm entwickelnden körperlichen und Charaktereigenschaften ihn gewissermaßen für eine Laufbahn

prädestinirten, in welcher er dieselben nach jeder Richtung entfalten und verwerthen konnte. Er war sehr kräftig gebaut, an Körperstärke und Gewandtheit allen seinen Altersgenossen weit voraus und überwand spielend die größten Strapazen. Geistig sehr gut beanlagt und aufgeweckt, hatte er für alles, was mit der See zusammenhing, ein ganz außergewöhnliches Verständniß, das jeden Beobachter überraschen musste.

Der frühe und gewaltsame Tod des Vaters Cornil Bart, der erfolgte, als Jean kaum 10 Jahre alt war, übte keinen Einfluß auf die Neigung des Letzteren, so sehr die zärtliche Mutter ihn auch davon abzubringen suchte. Sie musste endlich seinem Drängen nachgeben und verschaffte ihm eine Stelle als Piloten-Lehrling, eine Stufe, mit der Söhne achtbarer Bürgerfamilien damals ihre seemännische Laufbahn begannen, wenn sie Kapitäne von größeren Handelsschiffen oder Kapern zu werden beabsichtigen. Mit dieser Lehrlingsschaft war auch Unterweisung im Gebrauch der Geschütze verbunden und die sonst sehr spärliche Jugendgeschichte Jean Barts hat die Thatsache aufbewahrt, daß er sich schon mit 11 Jahren als praktischer Artillerist auszeichnete und in Calais im Zielen den Preis gewann.

Als 12jähriger Knabe schiffte er sich an Bord einer sogenannten Pink, eines Fahrzeugs von kaum 50 Tonnen Größe ein, dessen Hauptbeschäftigung der Schmuggel zwischen Vlissingen und den Küsten von England und Irland bildete. Der Kapitän des Schiffes, ein gewisser Valbué, hatte den Ruf eines sehr tüchtigen Seemannes und die Beschäftigung war eine so gefährliche, daß sie nach jeder Richtung hin besondere Klugheit und fachmännische Gewandtheit erforderte. Jean Bart hatte deshalb Gelegenheit, in dieser Schule sowohl

den Grund zu guter Seemannschaft zu legen, als seine Verstandeskräfte zu schärfen und es ist anzunehmen, daß das, was er auf diesen gewagten Reisen sah und lernte, ihm in späteren Jahren sehr genützt hat, wenn es darauf ankam, seine Feinde zu überlisten, Gefahren klug aus dem Wege zu gehen, oder durch kühnes und geschicktes Manövriren Vortheile zu erlangen.

Er blieb 4 Jahre in Diensten des genannten Valbué, der 1666 beim Ausbruche des Krieges zwischen Holland und England den Befehl über ein französisches Küstenwachtschiff, eine Brigantine erhielt, welche den wenig poetischen Namen „das fette Schwein" führte Wie sehr sich der junge Bart die Zufriedenheit seines Kapitäns erworben haben musste, geht aus dem Umstande hervor, daß Jener ihn schon mit 15 Jahren zu seinem Untersteuermann machte. Gleichzeitig läßt sich aber daraus schließen, daß Bart, wie es seine physische Veranlagung in der Jugend versprach, sich körperlich sehr frühzeitig entwickelt hat.

Ihn selbst scheint diese Bevorzugung an die Person seines Führers nicht gefesselt und der Schmuggeldienst ihm nicht zugesagt zu haben, denn er verließ Valbué, um sich als einfacher Matrose auf dem Schiffe des holländischen Admirals de Ruiter anwerben zu lassen, dessen ruhmvoller Name bereits damals alle unternehmenden Seeleute anlockte und unter dessen Flagge Barts hochstrebender Sinn sich eine ehrenvollere Zukunft zu sichern hoffte, als die zweifelhafte Beschäftigung Valbué's ihm bieten konnte. Er wurde gern genommen und fand bald Gelegenheit durch thätigen Eifer und fachliche Tüchtigkeit, verbunden mit außerordentlichem Muthe und ungewöhnlichen Körperkräften die Aufmerksamkeit

seiner Vorgesetzten auf sich zu ziehen, sowie sich die Achtung des großen Admirals selbst zu erwerben.

Er nahm Theil an den berühmten Rückzugskämpfen Ruiters am 4. bis 6. August 1666, die dessen Namen unsterblich gemacht haben, so wie an der Expedition gegen Chatham in der Themse, wodurch ganz England in Schrecken gesetzt wurde. Eine so ruhmvolle Lehrzeit war ein würdiges Vorspiel für seine eigenen späteren kriegerischen Erfolge.

Der Friede von Breda setzte im folgenden Jahre den Feindseligkeiten zwischen England und Holland ein Ziel; Jean Bart diente jedoch noch bis zum Jahre 1671 in der holländischen Flotte und unter de Ruiter. Dieser hätte den ausgezeichneten jungen Seemann gern noch für längere Zeit gewonnen und stellte ihm Beförderung in Aussicht, jedoch besaß Bart ein stark ausgeprägtes Selbständigkeitsgefühl und glaubte im Dienst der Handelsmarine demselben in seinem Sinne eher genügen zu können, als auf der Kriegsflotte. Er nahm deshalb seinen Abschied und ließ sich als zweiter Steuermann auf einer Vlissinger Handelsbrigg „die goldene Ente" unter Kapitän Swoelt engagiren. In dem Obersteuermann des Schiffes, Karl Keyser, fand er einen Landsmann und gleichgesinnten Kameraden, mit dem ihn bald enge Freundschaft verband und der eine Reihe von Jahren sein unzertrennlicher Gefährte und Kampfgenosse wurde.

Nach dem Beide ein Jahr lang friedlich mit dem alten Swoelt gelebt und Nord- und Ostsee durchkreuzt hatten, brach 1672 aufs neue der Krieg zwischen dem diesmal mit Frankreich verbündeten England und Holland aus. Letzteres

musste alle seine Kräfte daran setzen, um zwei so mächtigen Staaten die Spitze zu bieten und sah sich kurz vor Beginn der drohenden Feindseligkeiten nach Seeleuten zur möglichst guten Bemannung seiner Flotte um, von der allein es Rettung und Sieg in einem solchen Riesenkampfe erwarten konnte. Bart sowohl wie Keyser, der früher ebenfalls mit Auszeichnung unter Ruiters Augen gedient, hatten ein zu gutes Andenken hinterlassen, als daß man nicht hätte versuchen sollen, sie wieder zu gewinnen. Wie hoch man den unternehmenden Bart zu schätzen wusste, ging daraus hervor, daß man nicht nur ihm selbst ein Lieutenants-Patent in der Flotte anbot, sondern auch auf die von ihm gestellten Bedingungen einging, seinen Freund Keyser ebenfalls zum Lieutenant zu machen und Jedem von ihnen das selbstständige Kommando eines kleinen Kriegsschiffes zu geben.

Die Verhandlung war durch einen Admiralitäts-Sekretär in Gegenwart des alten Swoelt an Bord der „goldenen Ente" bereits ausgefertigt und unterschrieben, als Bart unmittelbar danach von seinen Angehörigen aus Dünkirchen einen Brief mit der Nachricht erhielt, daß einige Tage zuvor die französische Kriegserklärung an Holland erfolgt sei, wovon beide junge Männer bis dahin keine Ahnung gehabt hatten. Es fiel ihnen auf einmal wie Schuppen von den Augen. Sowohl der Sekretär wie wahrscheinlich Swoelt hatten um den Ausbruch des Krieges gewußt; sie waren von jenen betrogen und hatten sich durch ihre Namensunterschrift in die Gewalt der jetzigen Feinde ihres Vaterlandes gegeben, in welches sie als Hochverräther nie wieder zurückkehren durften. Nach dem Lesen des Briefes bedurfte es nur weniger Worte zwischen den Freunden, um einen Entschluß

zu fassen, der bei ihrem ehrenhaften Charakter allein nur dahin gehen konnte, sich von der ihnen hinterlistig auferlegten Verpflichtung unter allen Umständen wieder frei zu machen. Sie sprangen in die Cajüte hinunter, wo der Sekretär und Swoelt sich in der Freude über den gemachten Fang noch bei der Flasche gütlich thaten, knebelten sie, zerrissen den Vertrag in tausend Fetzen und verließen mit des Sekretärs Boote das Schiff, um nach Frankreich zu entfliehen, dessen Grenze sie auch trotz der in's Werk gesetzten Verfolgung glücklich erreichten. Am dritten Tage der Flucht trafen sie wohlbehalten in Dünkirchen ein und der Krieg verschaffte ihnen sehr bald die gewünschte Beschäftigung und Selbständigkeit. Die dünkirchener Rheder beeiferten sich, die jungen Männer, denen ein so guter Ruf vorausgeeilt war, in ihre Dienste zu ziehen und Jeder von ihnen erhielt das Kommando eines Kapers, um gegen die Holländer zu kreuzen.

Als gute Kameraden hielten sie sich fast immer zusammen und handelten mit vereinten Kräften, jedoch zeigte sich bei ihren Unternehmungen Barts Ueberlegenheit in solchem Grade, daß Keyser sich unwillkürlich dem so viel jüngeren Freunde, der eben erst sein 21. Lebensjahr vollendet hatte, unterordnete, ihm überall die Führung überließ und willig seinen Anordnungen folgte.

Barts erstes Schiff war eine Galliot von nur 4 Kanonen und 24 Mann Besatzung, der „König David", während Keyser ein ähnliches Fahrzeug befehligte Ihre Erfolge waren außerordentlich glücklich; sie liefen nie aus, ohne mit Prisen zurückzukehren und bald erhielt Jean Barts Name in Dünkirchen hohen Ruf. Die auserlesensten Mannschaften strömten ihm zu und wussten nicht genug zum Lobe seiner

Tapferkeit und seemännischen Tüchtigkeit zu sagen. Er übte eine ganz außerordentliche Gewalt über seine Leute, die für ihn durchs Feuer gingen und dies dankte er nicht nur seinen persönlichen hervorragenden Eigenschaften, sondern besonders dem eigenthümlichen Systeme, das er ihnen gegenüber befolgte, wenn es sich darum handelte, ein feindliches Schiff zu nehmen oder einer drohenden Gefahr zu entgehen.

Da in Privatkapern die feste Besoldung der Mannschaft nur eine sehr geringe, die Letztere vielmehr auf bestimmte Prisenantheile angewiesen war, so hielt es Bart in richtiger Erkenntniß dieses Umstandes für angemessen, ihren Eifer dadurch anzuspornen, daß er nicht nur ihre That, sondern auch ihren Rath in Anspruch nahm. Wenn es die Eroberung einer Prise galt, räumte er auch allen Matrosen im Kriegsrath eine Stimme ein, da er aus eigener Erfahrung wusste, wie praktisches Verständniß oft im Stande ist, eine für die gerade obwaltenden Umstände besonders treffende Maßregel vorzuschlagen. Während dieser Verhandlungen über den Plan des Angriffs stellte sich Bart mit seinen Untergebenen auf völlig gleichen Fuß und tauschte mit ihnen seine Ansichten aus. War jedoch eine Einigung erzielt, so trat sofort das Subordinationsverhältniß in seine vollen Rechte. Bart war wieder der Kapitän und der strenge Vorgesetzte; an dem gefassten Plane durfte nicht mehr gerüttelt werden und wehe dem Matrosen, der nicht den striktesten Gehorsam leistete Dies eigenthümliche Verhältniß zwischen Kommandant und Mannschaft trug aber seine guten Früchte. Letztere fühlte sich mit verantwortlich für die beschlossene Art der Ausführung und fast stets war diese vom besten Erfolge gekrönt.

Die Zahl der von ihm allein oder in Verbindung mit

seinem Freunde Keyser genommenen Prisen wuchs von Jahr zu Jahr und damit gleichzeitig sein Ruhm in seiner Vaterstadt, weil es sich dabei nicht lediglich um seemännisches Geschick und List, sondern oft auch um harte Kämpfe handelte, wobei außerordentlicher Muth und Unerschrockenheit allein ausschlaggebend waren.

So z. B. nahm Bart im Jahre 1674 unmittelbar vor der Mündung der Maas eine große holländische Flüte, welche mit 11 Wallfischen beladen von Grönland kam, acht Geschütze und 33 Mann Besatzung führte, also seinem kleinen „König David" in jeder Beziehung überlegen war, nach vierstündigem hartnäckigem Kampfe. Außerdem machte er in demselben Jahre noch 8 andere Prisen, deren Eroberung mehr oder minder schwierig war.

Durch seine glücklichen Kreuztouren erwarb er sich bald ein ansehnliches Vermögen, so daß er sich mit eigenem Gelde an einem größeren Schiffe betheiligen konnte. Ende 1674 kaufte er eine kleine Fregatte von 10 Geschützen „La Royale" und ging damit im Januar des folgenden Jahres in See.

Hatte sich bis dahin sein Ruf als kühner und glücklicher Kaperkapitän nicht weit über die Mauern Dünkirchens erstreckt, so drang derselbe von jetzt ab in weitere Kreise und selbst bis an das Ohr des Königs. Seine nächste That war die Eroberung eines holländischen Kriegsschiffes von 12 Kanonen „die Hoffnung", welches er wenige Tage nach seinem Auslaufen traf und das drei Kauffartheischiffe eskortirte. Nach einem mehrstündigem Geschützfeuer, das jedoch nicht von dem gehofften Erfolge begleitet war, ging Bart zur Enterung über und bemächtigte sich nach heißem Kampf, in welchem sowohl der feindliche Kapitän wie sein Lieutenant

und ein größerer Theil der Besatzung getödtet wurden, des Schiffes, mit dem er im Triumph nach Dünkirchen zurückkam.

Es war das Hochzeitsgeschenk für seine Braut Nicole Guttieri, ein junges Mädchen spanischer Abkunft, mit der er sich wenige Tage nach seiner Rückkehr am 5. Februar 1675 vermählte, — eine ebenso reiche Morgengabe auf Kosten der vereinigten Provinzen der Niederlande, als der Name der Prise bedeutungsvoll für die Zukunft war.

Nachdem er einige Monate zu Hause geblieben, unternahm er im Sommer des Jahres wieder eine Kreuztour nach der Ostsee, traf dort ein großes holländisches Convoy unter Geleit von zwei Fregatten von 18 und 12 Geschützen, enterte und nahm die erstere, während er die zweite in die Flucht schlug, zerstörte einen Theil der Handelsschiffe, bemächtigte sich der andern und machte überhaupt im Laufe des Jahres allein oder mit Keyser zusammen 20 Prisen.

Diese großartigen Erfolge veranlassten seine Mitrheder fünf Fregatten auszurüsten und dies Geschwader seinen Befehlen zu unterstellen. Er kommandirte die Fregatte „La Palme“ von 18 Kanonen und 150 Mann Besatzung, Keyser den „l'Empereur“ von 12 Geschützen, und die folgenden Jahre wiesen nur eine fortlaufende Kette von Angriffen, Enterungen, Wegnahme von Kriegs- und Handelsschiffen auf, die größtentheils mit unerhörter Verwegenheit unternommen und stets siegreich durchgeführt, Jean Barts Namen in ganz Frankreich mit Ruhm bedeckten und seinen Feinden furchtbar machten. Im Jahre 1676 allein nahm er nicht weniger als 17 Schiffe, von denen fünf zusammen 70 Geschütze führten und vernichtete außerdem, wie aus der Aufzählung seiner Thaten

in dem ihm später verliehenen Adelsbriefe ersichtlich ist, 670 holländische Fischerfahrzeuge.

Im Jahre 1676 im Mai begegnete er, während er seine übrigen Schiffe detachirt hatte, im Kanal einem Convoy von 16 Schiffen, das von einer 24 Kanonenfregatte geleitet wurde. Er griff letztere sofort an und bemächtigte sich ihrer trotz hartnäckigsten Widerstandes durch Enterung, um mit ihr und sämmtlichen Kauffartheischiffen nach Dünkirchen einzulaufen, aber auch nach eiligster Reparatur seines Schiffes sogleich wieder in See zu gehen und seine Kreuztouren aufs Neue zu beginnen. Er sichtete auf einer derselben die holländische Fregatte „Neptun“ mit 30 Geschützen, welche mehrere Handelsschiffe eskortirte. Trotz ihrer großen Ueberlegenheit zögerte Bart keinen Augenblick sie anzugreifen, ging mit vollen Segeln auf den Gegner los, enterte ihn, verrichtete Wunder der Tapferkeit und eroberte ihn sowie das Convoy.

Diese glanzvolle That veranlasste Ludwig XIV. dem kühnen Manne, der durch seine Seezüge dem Feinde so gewaltigen Abbruch that und sich so außergewöhnlich muthig schlug, als Zeichen seiner Anerkennung eine goldene Kette mit seinem Bildnisse zu übersenden.

Durch die vielen Kämpfe der letzten Jahre war sein Schiff „die Palme“ indessen so scharf mitgenommen, daß dasselbe sich nicht mehr seefähig zeigte und er es nach dieser Campagne mit der Fregatte „Le Dauphin“ von 24 Kanonen vertauschen musste.

Im Jahre 1677 machte er 16 Prisen. 1678 kreuzte er mit Keyser und einem andern seiner Kapitäne vor Texel, als er die holländische Kriegsfregatte „Scherdam“ von 32 Geschützen entdeckte. Alle Franzosen machten sogleich Jagd.

Bart war der erste, der sie erreichte, und nachdem er eine glatte Lage von ihr empfangen, sie enterte. Die Holländer wehrten sich auf das Tapferste und der blutige Kampf dauerte 1½ Stunden, ehe er sich zu Gunsten der Franzosen entschied. Jean Bart focht stets an der Spitze der Seinen und es hatte fast den Anschein, als sei er ein übermenschliches Wesen, da Verwundungen ihm nichts anhatten. Ihm wurden durch eine explodirende Kartusche Gesicht und Hände verbrannt und eine Kanonenkugel riß ihm ein Stück aus den Weichtheilen des Schenkels; trotzdem kämpfte er weiter, bis er die Fregatte erobert hatte und ließ sich erst dann verbinden.

Den Holländern waren 52 Mann außer Gefecht gesetzt, Bart hatte 6 Todte und 30 Verwundete. Der feindliche Kapitän war von Barts eigener Hand gefallen, welcher in ritterlicher Anerkennung der bewiesenen Tapferkeit die Leiche einbalsamiren ließ und nach Holland zurückschickte. Der zu Ende des Jahres 1678 zu Nymwegen abgeschlossene Friede setzte den Expeditionen, die der kühne Seemann bisher auf eigene Hand und ganz nach seinem Ermessen unternommen, vorläufig ein Ziel und er kehrte in seine Vaterstadt zurück, um sich einige Ruhe zu gönnen und im Kreise der Seinen sich von den Strapazen des Krieges zu erholen. Doch schon kurze Zeit darauf musste er der stillen Häuslichkeit und dem in ihr gehofften Glück Lebewohl sagen, um abermals auf den Schauplatz des Meeres und wilder Kämpfe zurückzukehren, wenn auch auf eine Weise, die seines Muthes würdiger und seinen hervorragenden Eigenschaften angemessener war, als bisher. Es begann für ihn ein neuer Lebensabschnitt und es eröffnete sich ihm eine Lauf-

bahn, die ihn zum Helden Frankreichs machen und zu hohen Ehren führen sollte.

Der berühmte Ingenieur Ludwig's XIV., Vauban, erbaute Festungswerke in Dünkirchen, um diese in maritimer Beziehung so wichtige Stadt zu einem festen Bollwerk für die Flotte und zugleich zu einem Stützpunkt für die von Ludwig schon lange im Geheimen geplanten Absichten auf spanisch Flandern zu machen. Während dieser Zeit hatte er Gelegenheit Jean Bart näher kennen zu lernen und fand in ihm einen Mann von so hohem Werthe, daß er seinen Uebertritt in die Flotte nur als einen großen Gewinn für letztere betrachten konnte. Er empfahl ihn auf das wärmste an den Minister Colbert, der auch sofort bereit war, dem Könige die Einstellung als Seeoffizier vorzuschlagen, doch scheiterte die Sache lange Zeit an dem Widerstande Barts selbst. Dieser fürchtete vor allem die von ihm so hochgeschätzte Selbständigkeit zu verlieren, die er sich als alleiniger Herr auf seinem eigenen Schiffe errungen und hegte außerdem bis dahin keinen andern Ehrgeiz, als im Besitze eines für seine geringen Ansprüche genügenden Vermögens die Seefahrt überhaupt aufzugeben und auf dem kleinen vom Vater ererbten Gütchen seine Tage im Kreise der Familie still und ruhig zu beschließen.

Vauban, der eine aufrichtige Freundschaft für seinen Schützling gefasst, ließ ihm jedoch keine Ruhe, bis Bart endlich unter der Bedingung nachgab, daß er nie als Zweiter an Bord eines Schiffes kommandirt, sondern gleich zum Befehlshaber eines solchen ernannt würde.

Die Erfüllung dieser Bedingung machte keinerlei Schwierigkeiten. Bart hatte genugsam bewiesen, daß er die

für eine solche Stellung erforderlichen Eigenschaften in einem Grade besaß, wie es nur irgend gewünscht werden konnte. Er war beispiellos unternehmend, muthig und tapfer, leuchtete seinen Untergebenen in jeder Beziehung als glänzendes Vorbild, verstand eine musterhafte und bedeutend straffere Disciplin zu halten, als man vielfach auf den Schiffen der Flotte fand und trotzdem schwärmten seine Leute für ihn. Als Navigateur, namentlich im Kanal, Nord- und Ostsee wurde er mit Recht nach des großen de Ruiters Tode als der erste seiner Zeit betrachtet, denn auf seinen zahllosen Kreuztouren hatte er stets sein ganzes Augenmerk auf die Erforschung dieser Gewässer gerichtet und mit Hülfe eines vorzüglichen Gedächtnisses sich eine so genaue Kenntniß derselben erworben, daß sie die Bewunderung aller Seeleute erregte. Mochte er Tagelang in schwerem Wetter von Sturm, See und Strömung umhergeworfen sein und kein Sonnenstrahl oder Stern ihm geleuchtet haben, um durch astronomische Messungen den Schiffsort zu bestimmen, so wußte er nach einigen Lothwürfen an der Tiefe des Wassers und der Beschaffenheit des Grundes stets genau wo er sich befand. Diese für einen Seemann so wichtige Kenntniß sicherte ihn nicht nur möglichst gegen die Gefahr des Strandens, so daß ihm während seiner ganzen seemännischen Laufbahn auch nicht ein einziger derartiger Unfall passirte, sondern trug auch oft nicht wenig dazu bei, entweder überlegenen Feinden zu entkommen oder sie in gefährliche Positionen zu locken und sie dort zu schlagen.

Das alles waren Eigenschaften, die ihn zu der von ihm gewünschten Stellung durchaus befähigten und Colbert nahm deshalb auch keinen Anstand, ihm dieselbe zuzusichern.

Am 8. Januar 1679 erhielt er vom Könige das Patent als Lieutenant zur See und trat damit in die Flotte ein, deren hohe Zierde er zu werden bestimmt war. Gleichzeitig gab man ihm das Kommando einer kleinen Fregatte und machte er damit einige friedliche Kreuztouren, die nichts Bemerkenswerthes boten.

Zu Anfang des Jahres 1681 wurde ihm der Befehl von zwei Fregatten übertragen, um damit gegen die Seeräuber von Salé an der Küste von Afrika zu kreuzen. Im Juni traf er zwei der gesuchten Piratenschiffe an der Küste von Portugal und machte sofort Jagd auf sie. Dem einen gelang es ein englisches Geschwader zu erreichen und sich unter dessen Schutz zu begeben, der ihm merkwürdiger Weise auch gewährt wurde, das andere zwang er jedoch sich an der Küste von Algarvien stranden zu lassen, wo Bart es verbrannte. Der aus 150 Mann bestehenden Besatzung gelang es das Ufer zu erreichen, wo sie von den Portugiesen gefangen genommen und zu Sklaven gemacht wurde. Jean Bart war jedoch durchaus nicht gesonnen, sich auf diese Weise seine Beute entgehen zu lassen. Er segelte nach Lissabon, reklamirte mit Energie die Saletiner und erwirkte auch von den Behörden den Befehl zu ihrer Auslieferung an ihn. Er führte sie nach Toulon, wo sich herausstellte, daß sich sowohl der Sohn des Gouverneurs von Salé, wie auch zwölf der vornehmsten Einwohner der Stadt unter den Gefangenen befanden, die sich mit sehr hohen Summen auslösen mussten.

Diese herbe Lektion bewog die Saletiner, ihre Raubschiffe vorläufig im Hafen zu halten, so daß Bart weiter keine Gelegenheit fand, ihnen mehr Schiffe abzunehmen und

nach einjähriger Abwesenheit nach Dünkirchen zurückberufen wurde.

Es war ihm nun vergönnt, sich eine Zeit lang der so sehr verdienten Ruhe am Lande zu erfreuen, aber leider wurde dieselbe auf grausame Weise durch häusliches Unglück getrübt.

Kurze Zeit nach seiner Rückkunft 1682 starb seine Mutter, vier Wochen später seine kleine Tochter, der früher schon ein Schwesterchen vorangegangen war und nach abermals drei Monaten entriß ihm der Tod auch seine Frau, mit der er in der glücklichsten Ehe gelebt hatte. Das waren Schicksalsschläge, die in ihrer schnellen Folge den starken Mann schwer beugten. Sein trauliches Heim, an dem er mit ganzer Seele hing, bei dem seine Gedanken weilten, wenn draußen auf wilder See der Sturm sein Schiff umtobte, dessen friedliches Glück ihm in den Fährnissen seines bewegten Lebens als Hoffnungsstern mit mildem Lichte strahlte — es war jetzt zerstört und fast alles, was seinem Herzen theuer, ihm geraubt. Nur sein erstgeborener Knabe, der fünfjährige Cornil, war ihm geblieben. Auf ihn häufte jetzt der Vater den ganzen Schatz seiner Liebe und suchte in dem Kinde Trost für die herben Verluste.

Doch bald musste er sich auch von ihm trennen, um ganz einsam zu sein, denn die Gebote der Pflicht rissen ihn wieder fort in weite Ferne.

Im Frieden von Nymwegen waren in den spanischen Niederlanden die künftigen Grenzen gegen Frankreich festgesetzt aber nicht bestimmt genug, um alle Streitigkeiten auszuschließen. Da die Verhandlungen zu keinem Resultate führten, beschloß Ludwig XIV sich mit Gewalt in den Besitz

der streitigen Ländereien zu setzen, und 1683 entbrannte deshalb abermals der Krieg zwischen Frankreich und Spanien. Letzteres hatte auf Bundesgenossen gerechnet, wurde jedoch überall in Stich gelassen und so konnte Ludwig seine ganze Land- und Seemacht gegen dasselbe allein wenden.

Jean Bart erhielt bei dieser Gelegenheit das Kommando der Fregatte „Serpente", von 16 Kanonen und 120 Mann Besatzung, um damit im Mittelmeere zu kreuzen. Das Glück war ihm wiederum günstig. Er begegnete einem spanischen Schiffe, das 350 Soldaten an Bord führte, griff es mit gewohntem Muthe an, nahm es und führte es nach Brest.

Kurze Zeit darauf gab man ihm ein größeres Schiff von 36 Kanonen den „Modéré", mit dem er zu der Flotte stieß, welche die Bestimmung hatte, die spanische Seemacht in der Gegend von Cadix aufzusuchen und zu bekämpfen. Auch hier zeichnete er sich in vortheilhaftester Weise aus, seine Tapferkeit trug bedeutend zu den Erfolgen der Schlacht bei und er eroberte zwei spanische Schiffe. obwohl er wiederum durch einen Splitter schwer am Schenkel verwundet wurde.

Ueber seine Thätigkeit in den nächsten 4 Jahren ist wenig mehr bekannt, als daß er im August 1686 zum Fregattenkapitän befördert wurde und gegen das Ende des folgenden Jahres nach Dünkirchen zurückkehrte. Nach der erwähnten Niederlage ihrer Flotte bei Cadix zeigten sich die Spanier bis zum Abschlusse des Waffenstillstandes im Herbste 1684 nicht mehr außerhalb ihrer Häfen und es bot sich für die blockirenden französischen Schiffe deshalb keine weitere Gelegenheit zu Kämpfen. Im Jahre 1685 wurde französischerseits unter den Marschällen d'Estrées und Tourville

eine Expedition gegen die Raubstaaten Tripolis und Tunis unternommen, die abermals den Frieden gebrochen und französische Schiffe gekapert hatten. Sie endete mit der Demüthigung der Piraten, welche je 250000 Livres Entschädigung zahlen und sämmtliche französische Sklaven freigeben mussten. Ob Jean Bart an diesem Seezuge Theil genommen, dessen Verlauf in den französischen Quellen nur summarisch behandelt wird, hat sich nicht ermitteln lassen.

Im nächsten Jahre 1686 herrschte überall Friede und Frankreich stellte keine Schiffe in Dienst, so daß das Verbleiben Barts im Mittelmeere, da er nach Dünkirchen gehörte, auffällig ist. 1687 wurde unter Tourville wieder eine Kreuztour gegen die Algierer unternommen, jedoch auch hierbei findet Barts Name keine Erwähnung. Es ist deshalb möglich, daß seine Verwundung eine so schwere war, um ihn Jahrelang vom aktiven Dienste fern zu halten.

Bei Rückkunft in seine Vaterstadt nach mehr als vierjähriger Abwesenheit fand Bart seinen Cornil, der das 10. Lebensjahr erreicht hatte, in vollster Gesundheit und bester körperlicher und geistiger Entwickelung wieder. Er hatte Unterkunft in einer befreundeten Familie Tugghe gefunden, war dort wie ein Kind des Hauses erzogen und bei großer Begabung sehr weit vorgeschritten, so daß der Vater sich in ungetrübter Weise der Freude des Wiedersehens hingeben und mit dem geliebten Knaben einen glücklichen Winter verleben konnte.

Doch auch dies Glück sollte wiederum nur von kurzer Dauer sein und abermals erhob die wilde Kriegsfurie ihr Haupt, um Bart der Heimat zu entreißen.

Für den vertriebenen Jacob II. war Wilhelm III. Prinz von Oranien auf den englischen Thron berufen und hatte in Verbindung mit Deutschland, Holland und Spanien 1688 Frankreich den Krieg erklärt, so daß dieses sich fast ganz Europa gegenüber sah. Kam dadurch einerseits seine eigentliche Kriegsflotte in die Lage vielfach in ihren Häfen blockirt zu werden, so hatten seine Kaper dafür desto mehr Gelegenheit thätig zu sein, da der größte Theil der auf den nordischen Meeren schwimmenden Handelsschiffe jetzt feindlich war, und für Jean Bart begann unter diesen Verhältnissen eine Episode, die ihn zu einem der berühmtesten Seehelden nicht nur Frankreichs und seines Jahrhunderts, sondern der ganzen Welt und aller Zeiten machte.

Sein scharfer praktischer Verstand erkannte, daß Frankreichs einzige erfolgreiche Action zur See gegen die gewaltige feindliche Coalition nur in der Kaperei und in dem Ruin des gegnerischen Handels bestehen könne, aus dem vor allem England und Holland ihre Kraft schöpften. Er verfaßte deshalb eine Denkschrift über diesen Gegenstand, in der er in detaillirter Weise einen Plan darlegte, wie mit verhältnißmäßig geringen Mitteln jener Zweck mit Sicherheit und großem Erfolg erreicht werden könne und sandte sie an Seignelay ein. Dieser ging jedoch aus unbekannt gebliebenen Gründen auf Barts Vorschlag nicht ein und letzterer erhielt kurze Zeit darauf den Auftrag, mit zwei Fregatten eine Zahl Handelsschiffe, die für Rechnung des Staates befrachtet waren von Dünkirchen nach Brest zu geleiten.

Bart kommandirte die größere Fregatte La Railleuse von 24 Kanonen, während die ihm beigegebene Serpente von 16 Geschützen unter dem Befehle des Graf Forbin

stand. Letzterer war ein guter Seeoffizier und tapferer Mann, aber sehr stolz auf seine hohe Geburt und blickte deshalb mit Verachtung auf die meisten seiner Kameraden. Speciell Bart gegenüber zeigte er sich hochmüthig, und die wenn auch widerwillige Erkenntniß, daß der aus niederem Stande hervorgegangene Vorgesetzte ihm in fachlichen Angelegenheiten bedeutend überlegen sei, erfüllte ihn mit Neid und Eifersucht. Er gab diesen unedlen Gefühlen auch sehr oft Ausdruck und dem form- und redegewandten Kavalier fiel es nicht schwer seinen einfachen Kameraden zu persifliren und durch sarkastische Witze sich in Gegenwart anderer über ihn lustig zu machen.

Längere Zeit ließ Bart diese Spöttereien ruhig über sich ergehen. Entweder achtete er in der Harmlosigkeit seines Charakters und dem Bewusstsein seines Werthes nicht auf die versteckten Angriffe Forbins oder er wollte sie nicht bemerken. Schließlich wurde es ihm aber doch zu viel und er fertigte den Grafen bei nächster Gelegenheit in eben so ruhiger wie drastischer Weise ab.

„Heiliges Kreuz!“ wandte er sich an ihn, indem er seine ausgebrannte Thonpfeife auf dem Daumnagel ausklopfte, um sie wieder frisch zu stopfen. „Sie haben viel Geist, mein Herr, während ich nur ein Dummkopf bin.“

Trotz aller Ruhe in der Redeweise frappirte der Ton der Worte Forbin, so daß dieser unwillkürlich einige Schritte zurückwich, dann aber mit einer tiefen Verbeugung, von der man nicht wusste, ob sie ironisch sein sollte nur erwiderte: „Ah Herr Bart, ah!“

Letzterer ließ sich dadurch nicht stören, sondern fuhr seine Pfeife stopfend fort: „Nun so dumm ich auch bin, will ich

Sie doch eine Sache lehren, mein Herr Graf. Sehen Sie bei uns einfachen Dünkircher Seeleuten kennt man nur zweierlei Wege; entweder geht man zusammen wie gute Kameraden oder man begegnet sich auf entgegengesetztem Bug — verstehen Sie mich?"

„Auf entgegengesetztem Bug!" erwiderte Forbin mit etwas erzwungenem Lachen. „Der Ausdruck schmeckt kostbar nach Salzwasser, Herr Bart . . ."

„Mit andern Worten" unterbrach ihn Bart, ohne sich in seiner Ruhe beirren zu lassen „man ist Freund oder Feind, man giebt sich die Hand oder schlägt sich auf Säbel verstehen Sie mich!"

„Vollständig, Herr Bart," erwiderte Forbin sich stolz aufrichtend, „vollständig, das ist eine Sprache, die man sowohl im Busen von Biscaya wie in der Levante völlig versteht. Glauben Sie mir . . ."

„Ich glaube es Ihnen, mein Herr," sagte Bart und richtete seine blauen Augen mit ernstem Ausdruck auf den Grafen, „deshalb sagen Sie mir sofort und als Ehrenmann, was Sie wünschen. Sollen wir Freunde oder Feinde sein? — und zwar möchte ich sehr bald mit der Sache zu Ende kommen, denn sehen Sie" fügte er hinzu und auf seinen gutmüthigen Zügen spielte ein feines Lächeln „ich habe wirklich weder Zeit noch Lust, mich den ganzen Tag damit zu beschäftigen aus Ihren Worten die Flohstiche heraus zu suchen."

Bei dieser zwar grade nicht hofmäßigen aber geistreichen und freimüthigen Abfertigung wollte der Graf zuerst aufbrausen, bezwang sich jedoch und folgte der edleren Eingebung seines Herzens. Nach kurzem Besinnen reichte er

Bart die Hand und sagte: „Ich will Ihr Freund und guter Kamerad sein Herr Bart, und wenn meine Worte Sie beleidigt haben, nehme ich sie zurück.“

„Lassen Sie das gut sein, Herr Graf, und vergessen wir das Vorgefallene,“ erwiderte Bart und schlug herzlich in die dargebotene Hand. „Wenn wir Beide erst einmal draußen auf See sind, dann werden Sie sehen, was der Sohn meines Vaters darunter versteht, ein guter Kamerad zu sein.“

Der ehrliche Bart meinte es mit der Versöhnung aufrichtig; Forbin jedoch blieb des Wahlspruches „noblesse oblige“ auf die Dauer nicht eingedenk. Barts wachsende Erfolge und fast an das Unglaubliche streifende Leistungen erfüllten ihn immermehr mit Neid und Mißgunst und wo er es konnte, suchte er den Kameraden herabzusetzen. In seinen nachgelassenen Memoiren tritt dies Streben deutlich zu Tage. Wo er darin mit Bart zusammen handelnd auftritt, stellte Forbin sich stets als der intellektuellen Urheber und den tapfer Ausführenden des Geschehenen dar, während er des ersteren nur beiläufig erwähnt und ihn dem Leser als sein Werkzeug vorführt, das sich bei jeder Gelegenheit willig von dem geistig so überlegenen Untergebenen ins Schlepptau nehmen läßt. Deshalb sind Forbins Memoiren in dieser Beziehung mit größtem Mißtrauen zu betrachten. Die Aufzeichnungen von andern unparteiischen Zeitgenossen, wie z. B. Faulconnier, sagen das grade Gegentheil und geben ein ganz anderes Bild von dem berühmten Manne seinem Denken und Thun, als Forbins neidische Feder gezeichnet. Der Graf war ein muthiger tüchtiger Seemann, dem Verdienste nicht abzusprechen sind, der aber

seinen Ruf zum großen Theil seiner vornehmen Geburt verdankte. Ihm fehlte dagegen jene schöpferische Initiative, das erfinderische Genie und die Originalität, welche Bart in so hohem Grade auszeichneten, die allen seinen Thaten einen ganz besonderen und sofort in die Augen fallenden Stempel aufprägte und welche die Ursachen seiner großartigen Erfolge waren. Bei der rücksichtslosesten Energie, fast beispiellosen Verwegenheit und Tapferkeit, setzte Bart nie die Klugheit außer Augen. Er fand in sich stets die nöthigen Hülfsmittel, um außergewöhnlichen Schwierigkeiten zu begegnen und sie zu überwinden. Mit einem einzigen Blicke erfaßte er die Situation und eine auf ausgiebigste Erfahrung gestützte seltene Geistesgegenwart befähigte ihn, den vollendeten Seemann stets das Richtige zu treffen, das Begonnene auf dem kürzesten Wege glücklich zu Ende zu führen oder auch seiner oft unzähmbaren Kühnheit Fesseln anzulegen und Gefahren, deren Bewältigung menschliches Können überstieg, klug zu vermeiden. Er war ein Original, gewiß — aber nur nicht in der karikirten Weise, wie Forbin ihn darzustellen und lächerlich zu machen sucht. Sein ganzes Wesen athmete eine antike Größe und manche seiner Handlungen darf man auch nur von diesem Standtpunkte aus beurtheilen, um sie richtig zu würdigen, wie z. B. das Verfahren gegen seinen 10jährigen Sohn Cornil, den er auf seinem Zuge mit Forbin zum ersten Male zur See mit sich nahm.

Die Kreuztour begann unter günstigen Auspicien. Auf der Höhe von Nieuport nahm Bart ein mit Goldstaub, Geld und Pfeffer geladenes spanisches Schiff, während Forbin am selben Tage ein zweites mit Rothholz befrachtetes spanisches Fahrzeug ohne Widerstand kaperte.

Wenige Tage darauf hatten beide jedoch ein ernsteres Zusammentreffen mit einem holländischen Kaper dem „Seepferd“ dessen Kapitän nicht weniger Kühnheit zu besitzen schien, als seine Gegner, da er sich nicht scheute, mit seinem Fahrzeuge von nur 14 Kanonen gegen zwei Feinde mit der fast dreifachen Zahl Geschütze und Mannschaften zu kämpfen. Das Gefecht begann mit einer mörderischen Kanonade und die feindlichen Kugeln richteten auf Barts Schiffe große Verwüstungen an. Bart hatte seinen Sohn auf das Deck kommen lassen, um ihn an das Schlachtgetümmel zu gewöhnen. Als aber die ersten Geschosse unheimlich durch die Takelage pfiffen, da erfasste Angst und Schrecken den zarten Knaben und ein nervöses Zittern durchlief seinen Körper. Zürnend blickte der Vater auf ihn. „Schäme Dich Junge,“ herrschte er ihn an, „ich werde Dich lehren, in Zukunft weniger ängstlich zu sein.“ Dabei ergriff er ihn am Arm, führte ihn zum Großmast des Schiffes und band ihn dort mit einem Taue fest, um ihn bis zum Ende des Gefechts in dieser Lage zu lassen.

Letzteres nahm seinen blutigen Fortgang und endete erst mit der Enterung. Der Holländer hatte die Luken vernageln lassen, um seinen Mannschaften die Möglichkeit zu nehmen, sich unter Deck zu flüchten und sie schlugen sich deshalb wie Verzweifelte. Die feindliche Uebermacht war aber zu groß; bald lag über die Hälfte der Holländer todt dahin gestreckt, die übrigen waren fast sämmtlich verwundet und mußten sich endlich ergeben. Kurze Zeit darauf lief Bart mit seinen drei Prisen und dem Convoy wohlbehalten in Brest ein.

Beim ersten Blick mag Barts Verfahren gegen seinen

Sohn während des Kampfes als ein liebloses und grausames erscheinen, aber auf der andern Seite steht es fest, daß der tapfere Seemann ein zärtlicher Familienvater war, der sich am glücklichsten im Kreise der Seinen fühlte, und man muß deshalb nach andern Motiven für eine Handlungsweise suchen, die uns sonst unverständlich erscheint.

Unerschütterlicher Muth war seit vielen Generationen das Erbtheil der Familie Barts; Vater und Großvater hatten ihn hundertfach in ihrem abenteuerlichen Lebensgange bewiesen. Dem Muth und Geschick seines Urgroßvaters mütterlicher Seits dem berühmten Piloten Michel Jacobsen mit dem Beinamen „Seefuchs" verdankte der Herzog von Medina Sidonia allein die Rettung und Heimführung der aus Schlacht und Sturm übriggebliebenen Trümmer von Philipps II. Armada, und dessen Sohn Jean Jacobsen, Kapitän des spanischen Kriegsschiffes San Vincent sprengte sich mit diesem in die Luft, um nach 13stündigem hartnäckigen Kampfe gegen zehnfache Uebermacht nicht in feindliche Hand zu fallen.

Bart selbst aber besaß dies Erbtheil in ganz ungewöhnlichem Grade. Das Wort Furcht kannte er nicht und inmitten der grausigsten Gefahren schlug sein Herz so ruhig, wie in seinem Hause. Diese Eigenschaft verschaffte ihm hauptsächlich seine unzählbaren und bewunderungswerthen Erfolge und durch sie und sein Beispiel übte er auf Untergebene einen Einfluß, der jeden Einzelnen anspornte zu leisten, was gewöhnlichen Menschen unmöglich und unbegreiflich erschien.

Es war natürlich, daß er diesen Muth als ein kostbares von den Vorfahren überkommenes Gut hoch hielt und noch dazu in der Erregung des Kampfes nach einem Mittel suchte, um die Anzeichen der Furcht, die er bei seinem Sohne wahr-

zunehmen glaubte, auf immer aus dessen Herzen zu reißen. Die größte Schande dünkte ihm Feigheit und der Gedanke, daß der von ihm so sehr geliebte Knabe aus der Art schlagen könne, war ihm unerträglich. Lieber wollte er ihn todt sehen, und von diesem Gesichtspunkte aus erscheint seine Handlungsweise weniger unnatürlich und mindestens erklärlich.

Die empfangene Lehre erfüllte übrigens vollständig den beabsichtigten Zweck. Der junge Cornil kannte fortan keine Furcht mehr und zeigte sich als würdiger Sohn seines Vaters. Sehr bald wurde er der beständige Begleiter und Kampfgenosse desselben. Seine Jugend hinderte ihn nicht, sich bei jeder Gelegenheit auszuzeichnen und auf Grund einer Kette von hervorragenden und ruhmvollen Thaten später die höchste Stufe in seiner Laufbahn zu erklimmen, die damals einem tapferen Offizier, der nicht von königlichem Blute stammte, zu erreichen möglich war. Er wurde erster Vice-Admiral von Frankreich.

Nach Ankunft in Brest wurde Bart mit Forbin nach Havre gesandt, wo er die Nachricht von der inzwischen erfolgten Kriegserklärung Englands und den Befehl erhielt 20 seefertige Handelsschiffe durch den englischen Kanal zu geleiten.

Auf der Höhe der Insel Wight kamen zwei fremde Segel in Sicht, die sich bald als große englische Kriegsschiffe von je 50 Kanonen herausstellten, als sie bei der ruhigen See und schönen Briese mit vollen Segeln auf das Convoy herunterhielten und sich ihm schnell näherten. Die Partie war höchst ungleich; Bart befand sich jetzt den Feinden gegenüber in ähnlicher Lage wie vor einigen Wochen der von ihm

genommene holländische Kaper „Seepferd“, und an einen Sieg war bei solcher Uebermacht kaum zu denken. Er hätte sich zurückziehen können und Forbin machte ihm den Vorschlag; doch dann würde er die Handelsschiffe wehrlos dem Feinde überliefert haben. Dagegen sträubte sich sein Ehrgefühl. Obwohl aller Wahrscheinlichkeit nach nur Tod oder schmähliche Gefangenschaft seiner harrten, entschloß er sich zu kämpfen, um wie auch der Ausgang sei, dem Convoy inzwischen wenigstens die Gelegenheit zum Entfliehen zu geben.

Vielleicht hatte er aber auch Glück und es kam anders, wie er fürchtete! Jedenfalls entwarf Bart sofort einen kühnen Plan, der möglicher Weise gelingen konnte. Er wählte die beiden größten Handelsschiffe aus, die wie fast alle der damaligen Zeit Kanonen führten, verstärkte ihre Mannschaft bedeutend durch Matrosen der übrigen Fahrzeuge und gab ihnen Befehl, die eine der englischen Fregatten mit Geschützfeuer anzugreifen, während er mit Railleuse und Serpente sich auf die andere zu werfen und sie zu entern beabsichtigte, um nach ihrer Ueberwindung sich der ersten zu bemeistern. Doch diesmal blieb das erhoffte Glück aus, zum ersten und letzten Male in seinem Leben; und der verwegene Plan schlug fehl, wenngleich er trotzdem ehrenvoll genug für die tapferen französischen Kommandanten ausging.

Die Letzteren hielten auf den nächsten Engländer zu, Bart auf der einen, Forbin auf der anderen Seite, um ihn zu entern, während die armirten Handelsschiffe auf den weiter entfernten zweiten steuerten. Vergebens sandte ihnen ihr großer Gegner seine glatten Lagen von beiden Seiten zu. Weder Bart noch Forbin kehrten sich daran, sondern verfolgten stetig ihren Kurs, ohne einen Schuß zu erwidern, wie

mancher ihrer Leute auch durch die feindlichen Kugeln niedergestreckt wurde; doch die Mannschaften standen hinter der Verschanzung, des Augenblicks gewärtig, wo die Bordwände zusammenprallen würden, um die Enterhaken zu werfen und auf das feindliche Deck hinüberzuspringen. Kaum noch hundert Schritte waren sie von ihrem Ziele entfernt; in weniger als einer Minute mussten Pfeifen und Trommel das Signal geben, — da hingen auf einmal die bis dahin von der Briese geschwellten Segel wie todt an den Raaen hernieder und klatschten bei den Bewegungen des Schiffes laut gegen Masten und Stengen. Eine plötzliche totale Windstille war eingetreten und beraubte die Franzosen der Steuerfähigkeit. Zwar schossen sie in Folge des Moments der Schiffe noch eine Strecke voraus, aber nicht weit genug, um dem Feinde längseit legen und die Enterhaken auswerfen zu können. Barts Bugspriet hatte sich mit seiner Spitze im Want des Engländers verfangen und Forbin lag ebenfalls 20 Schritt entfernt, indem er vergebens darauf hoffte, daß Strom und Wellen sein Schiff näher heranwerfen würden.

Es musste deshalb mit Gewehren Pistolen und Handgranaten gekämpft werden, aber das Gefecht war darum nicht weniger blutig. Bereits hatte es eine halbe Stunde gedauert und schien sich zu Gunsten der Franzosen wenden zu wollen, schon war Bart im Begriff, die Boote zu Wasser bringen zu lassen, um damit zu entern, als er den zweiten Engländer mit der inzwischen wieder auffrischenden Briese auf sich zukommen sah. Die beiden armirten Handelsschiffe, deren Führer ihm fest versprochen, sich gut zu schlagen, hatten nach den ersten Schüssen des Engländers feige die Flucht ergriffen und steuerten mit fliegender Fahrt von dannen. Bart sandte

ihnen einen Blick tiefster Verachtung nach, doch dann musste er an sich selbst denken. Eine Rettung war für ihn nicht mehr möglich; ein großer Theil seiner und Forbins Mannschaft war bereits außer Gefecht gesetzt, jetzt verdoppelte sich die Stärke des Feindes und ein Sieg war ausgeschlossen.

Doch gleichzeitig fassten die beiden tapfern Männer auch den Entschluß, ihr Leben so theuer wie möglich zu verkaufen und den Kampf bis auf das äußerste hinzuziehen, um ihrem Convoy Zeit zum Entkommen zu geben.

Dem Entschlusse folgte alsbald die That. Bart gelang es sein Bugspriet von dem Engländer frei zu machen und sich dem neuen Angreifer an Bord zu legen, während Forbin den andern beschäftigte. Es war ein hoffnungsloses Ringen aber der Löwenmuth ihrer Führer begeisterte auch die französischen Mannschaften. Sie schlugen sich wie Dämonen; sie achteten nicht der empfangenen Wunden und des rinnenden Herzblutes, das das Kielwasser der Schiffe roth färbte, und ihre Kraft schien unerschöpflich. So kämpften sie zwei Stunden; doppelt und dreifach war die Zahl derer, die sie für die eigenen Gefallenen erschlugen und die Engländer rasten vor Wuth über den hartnäckigen Widerstand, der ihnen so schwere und unverhältnißmäßige Opfer kostete. Endlich siegte die Uebermacht. Zwei Dritttheile der Franzosen lagen todt, Bart empfing eine Kopfwunde, die ihn zu Fall brachte und anscheinend leblos auf das Deck warf, Forbin blutete aus verschiedenen Wunden und die ihrer Führer beraubten Mannschaften ergaben sich endlich. Dreihundert Mann hatten sich zwei volle Stunden fast stets im Handgemenge gegen sieben Hundert geschlagen und ihnen entsetzliche Verluste beigebracht. Auf Barts zweitem Gegner waren der Kapitän und die Offiziere

gefallen und das Schiff wurde von dem Bootsmann Robert Small befehligt, der infolge seines Verhaltens bei dieser Affaire vom König von England den Lieutenantsrang erhielt. Die Franzosen waren unterlegen, aber sie hatten den Zweck des Kampfes völlig erreicht. Die ihrer Obhut anvertrauten zwanzig Handelsschiffe waren gerettet; nur wie helle Punkte leuchteten noch ihre Segel am fernen Horizonte und alle gelangten ungefährdet in die heimischen Häfen.

Die Engländer plünderten die französischen Schiffe; Forbin, der sehr reiche Kleider trug, wurde sogar bis auf das Hemde ausgezogen und musste sich mit alten ihm zugeworfenen und theilweise zerrissenen Stücken begnügen, um seine Blöße zu decken. Den inzwischen wieder zu sich gekommenen Bart, schonte man, wohl weil er englisch sprach und sein einfacher Anzug weniger verlockend erschien.

Die Prisen wurden nach Plymouth hineingebracht und die überlebenden Franzosen in die Gefängnisse gesteckt. Der Gouverneur von Plymouth war sehr erfreut über den Fang der bereits bekannten und gefürchteten Kapitäne und lud sie zu einem größeren Gastmahle ein, an dem auch verschiedene nach England geflüchtete protestantische Franzosen Theil nahmen. Doch hatte er weniger im Sinne, ihnen und der von ihnen bewiesenen Tapferkeit damit eine Ehre zu erzeigen, als sie zu verhöhnen; denn er setzte zwar Forbin als Graf auf den Ehrenplatz, aber ließ ihn in den zerlumpten Kleidern, in denen er von Bord gekommen war und machte ihn dadurch zum Gespött der übrigen Gäste.

Nach Tisch wurden Beide ebenfalls gefangen gesetzt und sperrte man sie in ein mit vergitterten Fenstern versehenes

Zimmer eines kleinen Gasthauses, dessen Thür außerdem eine Schildwache hütete.

Man hielt sie sehr schlecht und durchaus nicht ihrem Range angemessen. Sie waren von allem entblößt und wenn nicht ein günstiger Zufall eingetreten wäre, hätten sie sogar hungern müssen. Nur in einer Beziehung erwies sich der Gouverneur menschlich, indem er ihre Wunden durch seinen französischen Arzt verbinden ließ und ebenso gestattete er, daß sie bisweilen Besuch annehmen konnten.

Es war natürlich, daß eine solche unwürdige Behandlung die beiden heißblütigen Franzosen auf das Tiefste empörte und ihr ganzes Streben darauf gerichtet war, sich derselben durch die Flucht zu entziehen, so kühn dieser Gedanke auch mitten in Feindesland und von der Heimat durch viele Meilen Meer getrennt sein mochte. Doch mehrere glückliche Umstände trafen zusammen, um ihn bald wirklich zur Ausführung zu bringen. Zunächst wurde Forbin durch einen alten Bekannten aus Marseille, einen wegen seiner Religion aus Frankreich vertriebenen Goldschmied aufgesucht, durch dessen Vermittelung er Geld auf Wechsel erhielt und Briefe an Seignelay und andere befördern konnte, um bald möglichst eine Auswechselung zu veranlassen, wenn sich durchaus keine Gelegenheit zur Flucht bieten sollte. Diese zeigte sich indessen, ehe noch einmal die Briefe nach Frankreich gelangt waren und die beiden Kapitäne ließen sie nicht unbenutzt vorübergehen, sobald der Zustand ihrer übrigens nicht sehr gefährlichen Wunden dies gestattete.

Ein schwerer Sturm hatte ein kleines Schiff aus Ostende gezwungen im Hafen von Plymouth Zuflucht zu suchen Sein Führer, ein Vetter von Bart, hatte nicht so

bald von seines Verwandten Gefangenschaft erfahren, als er ihn auch aufsuchte. Bart weihte ihn in den Fluchtplan ein und sein Zureden sowie eine bedeutende von Forbin in Aussicht gestellte Geldbelohnung machte ihn bald zur Hülfe willig. Er besorgte vor allem eine Feile, mit der die Gefangenen die Eisenstäbe des Fensters durchsägten und den Schnitt durch Verschmierung mit gekautem und mit Ruß vermischten Brod vor den Augen der Wächter verbargen. Der Weg aus dem Gefängnisse war nun gebahnt, doch es fehlte an einem Fahrzeuge, um über das Wasser zu kommen, denn in England konnte man nicht bleiben; man musste über den englischen Kanal nach Frankreich. Barts Vetter hätte gern sein Schiff dazu hergegeben, aber dann wäre seine ganze Mannschaft Mitwisser des Geheimnisses geworden und das erschien Allen zu gefährlich. Forbins Geld schaffte Rath. Gegen entsprechende Bezahlung hatte man den Gefangenen zwei Schiffsjungen zur Bedienung gegeben, die ungehindert aus- und eingehen konnten. Sie ließen sich durch ein Geschenk für die Sache gewinnen und ihr kecker Muth sicherte das Gelingen. Am 11. Tage der Gefangenschaft brachten sie den Franzosen die willkommene Botschaft, daß das Fahrzeug in Bereitschaft sei. Sie waren Abends vorher am Hafen herumgestreift, hatten in einem Boote dessen total betrunkenen Führer in tiefem Schlafe gefunden, ihn in ein anderes in der Nähe befindliches Fahrzeug gelegt, das erstere genommen und es in einem verborgenen Winkel des Hafens versteckt, wo es nicht so leicht aufgefunden werden konnte.

Nun war alles bereit; der ebenfalls in das Vertrauen gezogene Arzt, welcher gern nach Frankreich zurück wollte,

wurde am andern Morgen als er die Wunden verbunden, zu Barts Vetter gesandt, damit dieser Proviant einen Compaß und eine Seekarte in das Boot schaffe, und die nächste Nacht zur Ausführung des Wagnisses festgesetzt.

Bald nach 10 Uhr Abends, als der Verkehr auf der Straße aufgehört, flog ein Steinchen gegen das Fenster der Gefangenen, das verabredete Zeichen für die Flucht Schnell wurden die durchsägten Stangen beseitigt und die zusammengeknüpften Betttücher dienten als Leiter, um sich daran hinunter zu lassen. Forbins Lieutenant, der das Gefängniß theilte, blieb zurück. Er hatte im Gefecht einen Arm verloren und dies wie auch große Körperfülle machten es ihm unmöglich oder wenigstens sehr gefährlich, durch die Fensteröffnung zu gelangen. Forbin versprach ihm nach Ankunft in Frankreich allen Einfluß für seine Auswechselung aufzubieten und der Lieutenant unterstützte die Fliehenden noch dadurch, daß er während des Ausbruchs und noch eine Zeitlang nachher laut mit sich sprach, um die Wächter draußen zu täuschen.

Forbin hatte die Malice, auf dem Tische einen Brief für den Gouverneur zurückzulassen, in dem er ihm auf das devoteste für die gute von ihm erhaltene Behandlung dankte und bei vorkommender Gelegenheit volle Gegenseitigkeit versprach.

Glücklich gelangten er und Bart aus dem Hause und wurden sie draußen von dem Ostender Schiffer, dem Arzt und den beiden Schiffsjungen empfangen, welche den Weg zu dem Boote zeigten. Letzteres war eine sogenannte norwegische Jolle, ein kleines flachgehendes kaum 14 Fuß langes Ding. Es hieß gradezu tollkühn handeln, sich mit fünf Personen dieser gebrechlichen Nußschale anzuvertrauen

und damit 15—20 Meilen weit über den englischen Kanal fahren zu wollen, aber wenn man aus einem Gefängnisse kommt und wieder die goldene Freiheit athmet, dann erscheint alles in so rosigem Lichte, daß man anderer Gefahren, seien es auch die größten, nicht achtet. Und so war es auch hier. Ein stummer Händedruck, ein leises „Gott behüte Euch" von Barts Vetter war der Abschied der Flüchtigen von der feindlichen Küste und ein kräftiger Fußtritt des zuletzt einsteigenden Bart schleuderte das schwanke Boot weit hinaus in das Dunkel und über die Wasserfläche, deren trügerischer Tiefe sie sich jetzt für lange lange Zeit anvertrauten. Doch für Bart war sie die Heimat, auf der er sich ruhig und sicher fühlte. Auf ihr glaubte er an sein Glück und es blieb ihm treu.

In der Jolle befanden sich nur zwei Riemen, ein großer und ein kleiner; Bart nahm den großen und postirte einen der Jungen an den kleinen. Der Doktor und der zweite Junge mussten sich platt auf den Boden des Fahrzeugs legen, theils um es als Ballast stabiler, theils um es bei Begegnungen nicht verdächtig zu machen, was anzunehmen war, wenn so viele Menschen in dem gebrechlichen Fahrzeuge gesehen wurden. Forbin nahm das Steuer, da seine Wunde ihm das Rudern nicht gestattete.

So ging es denn hinein in die ungewisse Zukunft und fast geräuschlos glitt die Jolle durch die Fluth. Im äußern Hafen lagen acht englische Kriegsschiffe vor Anker; das Boot musste zwischen ihnen passiren, um die Rhede zu gewinnen und es war nicht so dunkel, um ungesehen bei ihnen vorbei schleichen zu können. Es kam deshalb darauf an, keine Furcht zu zeigen und Forbin steuerte absichtlich ganz

nahe bei dem durch seine Laternen kenntlichen Flaggschiffe vorbei, während Bart und der Junge ihre Riemen mit ruhigem bequemen Schlag durch das Wasser gehen ließen. „Boot ohoi!“ ertönte der Ruf der Schildwache. „Fischer!“ antwortete Bart in englischer Sprache und hielt gleichzeitig mit Rudern inne, als erwarte er noch eine nähere Untersuchung. Doch diese scheinbare Unbefangenheit erfüllte ihren Zweck; an Bord des Admiralschiffes schöpfte man keinen Verdacht. „Passirt!“ rief der von der Schildwache benachrichtigte Offizier herüber und mit der seemännischen Antwort: „Ei, ei!“ tauchten die Riemen der Jolle wieder in das Wasser, um es in langsamem Takte zu schlagen, bis die Rhede erreicht war. Die erste Gefahr war glücklich beseitigt, doch wie viele andere und größere lagen noch vor den verwegenen Flüchtlingen. Ein Segel war nicht im Boot, sie mussten die ganze Strecke bis zur französischen Küste rudern, die sie vor Ablauf von zwei Tagen nicht erreichen konnten. Das Wetter war schön, die See ruhig und es ging jetzt schnell vorwärts. Wie bald konnte es sich ändern! Selbst verhältnißmäßig geringem Seegange war das kleine überladene Boot, dessen Bordwände nur wenige Zoll über das Wasser hinausragten, nicht gewachsen; ein heftiger Windstoß und es war verloren. Eine schwache Planke trennte die Flüchtlinge von dem nassen Grabe, das gähnend sich neben ihnen öffnete und jeden Augenblick bereit war, sie zu verschlingen und schon eine unvorsichtige Bewegung war genügend, um die Jolle zu kentern.

Doch an alles dies dachte Bart nicht, ebensowenig wie Forbin und ihr ruhiger Muth ließ die Uebrigen gar nicht zum Bewußtsein der Gefahr kommen. „Hilf Dir selbst, so

wird Gott Dir helfen" dieser seemännische Wahlspruch kam auch hier zur Geltung. Mit eisernen Kräften, deren Unerschöpflichkeit selbst Forbin in seinen Memoiren bewundernd hervorhebt, ruderte der mit einer wahrhaften Riesenstärke ausgestattete Bart ohne Unterbrechung, während er die Schiffsjungen sich ablösen ließ und sich kaum die Zeit gönnte, um etwas Nahrung zu sich zu nehmen. Mit Tagesanbruch war die englische Küste aus Sicht verloren; damit war viel gewonnen und Alle athmeten auf, aber noch mindestens zwölf Meilen lagen vor ihnen. Die Sonne entstieg unverhüllt dem Meere, ein leiser Windhauch bewegte kaum die Wasserfläche, der Himmel war wolkenlos und versprach einen schönen Tag. Alles schien sich günstig zu gestalten, — da tauchten nach kurzer Zeit drei bis vier Segel am fernen Horizonte empor. Die Briese frischte etwas auf und der von ihnen innegehaltene Kurs brachte sie dem Boote schnell näher. Ueber Barts Züge flog ein finsterer Schatten. Sein scharfes Auge entdeckte in ihnen englische Kreuzer. Noch war die kleine Jolle nicht von ihnen gesehen, aber lange konnten sie nicht mehr unentdeckt bleiben. Dann war alles verloren und harte unabsehbare Gefangenschaft wiederum das Loos.

Näher und näher kamen die Schiffe; sie segelten in 2—3000 Schritt Entfernung von einander. Drei davon hatten das Boot passirt, aber mit dem vierten südlichsten mußte es innerhalb einer halben Stunde unfehlbar nahe zusammentreffen.

„Wir sind fertig," äußerte Forbin, „es nützt nichts, daß wir noch weiter rudern, die Fregatte in Lee hat uns

gesehen, sie luvt etwas an und wir können ihr nicht mehr entgehen."

„Noch ist's nicht so weit," erwiderte Bart, „der liebe Herrgott aus Frankreich schickt uns Hülfe; seht dort im Süden die Bank in der Kimmung*), sie wird den Engländern bald das Spiel verderben. Aber forsch hinter die Riemen gelegt, Jungens! Wir dürfen nicht faullenzen und müssen der Bank entgegengehen, sie marschirt langsam. Doktor, helft den beiden Jungen," fügte er lächelnd hinzu, „ich nehme es an meinem Riemen wohl mit Euch dreien auf."

Mit gewaltigem Druck holte er aus, daß das elastische Eschenholz sich wie ein Fiedelbogen krümmte und die kleine Nußschaale von Boot wie ein Pfeil durch die Wellen flog. Im Bug der nächsten Fregatte blitzte es auf; eine weißgraue Dampfwolke wirbelte in die Luft empor, der Donner eines Schusses rollte über das Wasser und eine Kugel flog zischend über die Köpfe der Flüchtlinge.

„Holt aus, so viel Ihr könnt!" rief Bart den anderen Ruderern zu, „noch hundert Schritte, dann sind wir geborgen," und wiederum strengten alle ihre Kraft bis auf den letzten Nerv an, daß die Riemen fast brachen und das Wasser vor dem Bug des Bootes schäumend brodelte.

Ein zweiter Schuß krachte; ein Hagel von Kartätschen umsauste die Jolle und peitschte die Wellen; die Fregatte war kaum noch 500 Schritte entfernt; in wenigen Minuten musste sie heran sein.

Da senkte sich plötzlich wie durch Zauber ein dichter Schleier vom Himmel herab, der Alles verhüllte. Die

*) Horizont.

rettende Nebelbank, auf welche Bart vorhin gedeutet, war erreicht und entzog das Boot den Blicken seiner Verfolger.

„Streich Backbord*)!" kommandirte Bart mit gedämpfter Stimme in diesem Augenblicke, „wir müssen herum an seine andere Seite. Er glaubt wir gehen unsern Kurs weiter und hält ab, um uns unter seinen Bug zu bringen."

Die Schiffsjungen folgten dem Befehle und während Bart mit seinem Riemen an der rechten Seite vorwärts ruderte, drehte sich die Jolle unter der entgegengesetzten Hebelkraft wie ein Teller um sich selbst mit dem Kopfe dahin, woher sie gekommen.

„Auf Riemen**)!" flüsterte Bart, „duckt Euch! kein Laut! Dort geht er."

Alle bückten sich nieder und verharrten todtstill in dieser Lage. Auf kaum zweihundert Schritt Entfernung glitt die Fregatte an ihnen vorüber, doch nur wie ein gespenstiger dunkler Schatten. Ihre Umrisse verschwammen im Nebel, aber die Franzosen hörten das Rauschen des Wassers vor ihrem Bug und bei der hellhörigen Luft konnten sie jedes Kommandowort klar verstehen.

„Ruder Backbord!" ertönte der Befehl des englischen Kapitäns, „halt einen Strich ab, dann müssen wir gerade drauf segeln. Alle Mann scharfen Ausguck, damit das Boot uns nicht entgeht."

Bart lachte still vor sich hin. „Ihr müsst früher aufstehen," murmelte er triumphirend, „wenn Ihr meines Vaters Sohn fangen wollt."

---

*) Rudert rückwärts an der linken Seite.

**) Haltet an mit Rudern.

Die Stimmen verhallten und die Fregatte war verschwunden.

„Riemen bei!“*) befahl jetzt Bart, „und westwärts auf, recht in den Wind. Wenn es dann auch aufklaren sollte, so sind die Engländer weit in Lee und können uns nichts mehr anhaben.“

Eine Stunde lang ruderten sie mit aller Kraft in der neuen Richtung, doch ihre Besorgniß war ohne Grund. Der Nebel blieb während des ganzen Tages und mit ihm das ruhige Wasser und eine mäßige Briese. Sie hielten deshalb wieder südwärts nach Frankreich hinüber, dessen Küste sie ohne weitere Fährlichkeiten unweit St. Malo am dritten Tage ihrer Flucht erreichten.

Sie hatten 64 Seemeilen in 48 Stunden in dem winzigen Fahrzeuge lediglich mit Rudern zurückgelegt und das Gelingen der Fahrt war geradezu ein Wunder zu nennen. Bei ihrer Landung wurden sie von einer Patrouille in Empfang genommen, welche den Strand wegen nach England flüchtender Hugenotten bewachte. Ein Mann derselben, der früher in der Marine gedient, erkannte Forbin und somit stellten sich ihnen keine ferneren Schwierigkeiten entgegen.

Forbin reiste nach Versailles, um sich bei Hofe zu präsentiren, während Bart in seiner Bescheidenheit nach Dünkirchen zurückging. Sowohl Seignelay wie der König hatten den heroischen Kampf der beiden kühnen Seeleute, die sich für die Erhaltung des ihnen anvertrauten Convoys selbst geopfert, hoch aufgenommen und ihre verwegene Selbstbefreiung schwächte diesen Eindruck nicht ab. Forbin wurde mit Auszeichnung am Hofe behandelt und er sowohl wie Bart von Ludwig zum Kapitän zur See ernannt.

---

*) Rudert an.

Der Ruhm, mit dem Letzterer sich durch diesen Seezug wiederum bedeckt, verlieh seiner Ankunft in der Vaterstadt das Gepräge eines Triumphzuges und er wurde von seinen Landsleuten mit Jubel und allen möglichen Ehren empfangen.

Obgleich er sich in seinem einfachen Sinne auf jede Weise den Ovationen zu entziehen suchte, konnte er es doch nicht hindern, daß sein Name bald in ganz Frankreich genannt wurde und man überall in Wort und Schrift sein Lob verkündete, wenn Letzteres auch oft in legendenhafter Weise geschah und der Volksmund ihn nicht nur als Helden, sondern auch als eine Art gehörnten Siegfried hinstellte, der sich nach Belieben unsichtbar machen und die unbegreiflichsten Dinge vollführen könne.

Bald nach seiner Rückkunft verheirathete er sich nach siebenjähriger Wittwerschaft zum zweiten Male mit Marie Tugghe, Tochter einer der reichsten und angesehensten Familien seiner Vaterstadt, jedoch war es ihm nicht lange vergönnt, sein junges Glück zu genießen. Bereits vier Wochen nach der Hochzeit schwamm er schon wieder auf dem Wasser als Kommandant der Fregatte Alcyon von 40 Kanonen und 220 Mann Besatzung, um in Begleitung zweier anderer Fregatten im Kanal zu kreuzen. Sehr bald hatte er an den Engländern die bei seiner Flucht ihnen angelobte Revanche genommen und im Laufe weniger Monate sechs reiche Prisen gemacht, die er ungehindert in französische Häfen eingebrachte.

Im folgenden Frühjahre (1690) erhielt er Befehl mit dem Alcyon zu Tourvilles Flotte in Brest zu stoßen, welche gegen die vereinigte englische und holländische Seemacht kämpfen sollte, um den vertriebenen Jakob II. wieder auf

den englsichen Thron zurückzuführen. Erstere bestand aus 70 Kriegsschiffen und 21 Brandern, ging am 23. Juni unter Segel und an der englichen Küste entlang.

Am 5. Juli kamen beide Flotten in der Nähe von Cap Bévéziers in Sicht und ankerten einander gegenüber. Es kam Tourville darauf an, den Feind genau zu recognosciren und er bedurfte dazu eines ebenso kühnen Mannes, wie genauen und kompetenten Beobachters. Die Wahl fiel auf Bart, über dessen Geeignetheit für die schwierige Aufgabe in der Flotte nur eine Stimme herrschte. Er nahm sie willig an und entledigte sich derselben mit seinem gewohnten Geschick und Glück. Als Fischer verkleidet und mit Netzen versehen wagte er sich mit anbrechender Dunkelheit allein in einem kleinen Boote mitten zwischen die englische Flotte, durchfuhr dieselbe anscheinend fischend nach allen Richtungen, wurde verschiedene Male angerufen, wusste aber seine Kenntniß der englischen Sprache so gut zu verwerthen, daß er die Engländer vollständig täuschte und keinerlei Verdacht bei ihnen erregte. Erst vor Tagesanbruch entfernte er sich langsam und stattete Tourville genauen Rapport über seine Beobachtungen ab. Dieselben ergaben, daß die Franzosen den Alliirten um einige 20 Schiffe überlegen waren und veranlassten Tourville einige Tage später bei geeigneter Witterung in der Nähe der Insel Wight zum Angriff, der mit einer völligen Niederlage der Feinde endete. Die Alliirten verloren nicht weniger als 15 große Schiffe, welche theils in den Grund gebohrt, theils verbrannt oder genommen wurden und mussten sich in die Themse flüchten. Bart zeichnete sich bei dieser Gelegenheit wieder ungemein aus. Er kämpfte wie ein Löwe, warf sich stets in das

dichteste Schlachtgetümmel, war aber wie gewöhnlich vom Glück begünstigt, verlor wenig Leute und sein Schiff erhielt nur unbedeutende Beschädigungen.

Nach Angabe der Franzosen litten die Alliirten hauptsächlich deswegen so stark, weil die Engländer sich so schlecht schlugen und nirgends Stand hielten, während sie den Holländern eine geradezu bewundernswerthe Bravour nachrühmten.

Diese Schlacht hat für die Seekriegführung in sofern noch ein allgemeines Interesse, als in den Kampfberichten zum ersten Male der Anwendung von Bomben und glühenden Kugeln Erwähnung geschieht, mit denen große Erfolge erzielt wurden. Wie bereits früher (Du Quesne) bemerkt datirte die Erfindung der Bomben aus dem Ende des 16. Jahrhunderts, aber erst bei dem Bombardement von Algier 1681 warf man sie von Schiffen aus gegen Land. Jetzt nach neun Jahren bediente man sich ihrer schon in einer Seeschlacht und wie furchtbar ihre Wirkung sein konnte geht aus der Verheerung hervor, welche eine solche englische Bombe auf dem französischen Linienschiffe Terrible anrichtete. Sie fiel auf dessen Hinterdeck, rasirte dasselbe vollständig und setzte nicht weniger als 100 Menschen außer Gefecht. Man scheint trotzdem später von dieser Schußart wieder abgekommen zu sein, weil bei der so vielfach wechselnden Entfernung der Schiffe während eines Kampfes und der schwierigen genauen Distanzschätzung die Treffwahrscheinlichkeit zu gering sein musste; wenigstens hört man später in der Seekriegsgeschichte in Kämpfen von Schiff gegen Schiff nichts mehr über den Gebrauch von Bomben.

Die glühenden Kugeln wurden von Seiten der Franzosen

gefeuert und Tourville soll damit ein englisches Schiff in Brand geschossen und vernichtet haben. Auch ihre Verwendung ist später beschränkt geblieben, wahrscheinlich weil die zum Glühen nöthigen Oefen im Gefecht, wo es vorkam, daß ein einziges Schiff bis zu 25000 Pfund Pulver verschoß, dessen Transport aus den Pulverkammern zu den Geschützen die größte Vorsicht erheischte, sich als zu gefährlich erwiesen. Tourville's Flotte hatte in dem Kampfe bei Kap Bévezier's ebenfalls so stark gelitten, daß er sich nach Brest zurückziehen musste um zu repariren, was längere Zeit beanspruchte. Die Generalstaaten von Holland waren jedoch durch die Niederlage nicht eingeschüchtert und grade in solchen Unglücksfällen zeigte sich ihre zähe Energie am deutlichsten. Sie ließen sofort 14 schwere Linienschiffe ausrüsten und schickten sie nach wenigen Wochen zur Verstärkung der alliirten Flotte nach der Themse, wodurch Frankreich abgehalten wurde, in dem laufenden Jahre noch größere Actionen zur See zu unternehmen. Jean Bart dagegen wurde wieder der Schrecken der Feinde durch seine kühnen und glücklichen Kreuztouren an der holländischen Küste. Sein Schiff war in kürzester Frist in schlagfertigen Zustand gesetzt und bereits im August brachte er den Holländern aufs Neue die empfindlichsten Verluste bei Er traf eine Fischerflotte, bemächtigte sich durch Enterung des sie begleitenden Kriegsschiffes von 38 Kanonen und vernichtete die ganze Flotte durch Brand oder Anbohren. Auf dem Rückwege nach Dünkirchen begegnete er zwei armirten englischen Schiffen, welche 100 dänische Soldaten nach England transportirten, nahm auch sie nach kurzem Kampfe und führte sie als Prisen in seinen Heimatshafen. Außerdem kaperte er noch neun

andere feindliche Handelsschiffe, für deren Freigebung er zu Gunsten des Königs über 100000 Livres verlangte und erhielt.

Im nächsten Frühjahre (1691) empfing er Ordre, in Brest wieder zur Flotte zu stoßen. Ludwig XIV. hatte in Erfahrung gebracht, daß die Alliirten außerordentliche Rüstungen zur See machten, um die Scharte von Bévéziers auszuwetzen und beauftragte Tourville alles vorzubereiten, um ihnen gegenüberzutreten. Bart gab man den Befehl über das Linienschiff „Etendu" von 66 Geschützen und 400 Mann Besatzung; die 32000 Mann Besatzung zählende Flotte wurde auch inspizirt und für seefertig erklärt, trotzdem kam es aber in diesem Jahre zu keinem ernsteren Rencontre, da die Franzosen sich den Feinden gegenüber nicht stark genug fühlen mochten. Tourville ging zwar einmal in See, um, wie es hieß die alliirte Flotte aufzusuchen, fand sie aber nicht oder wollte sie vielmehr wohl nicht finden und zog sich unter dem Vorwande, durch einen Sturm schwer gelitten zu haben, nach kurzer Zeit in den Hafen zurück, um dort unthätig zu bleiben. Die Franzosen stellten dies zwar anders dar, aber thatsächlich blockirten die Engländer mit einer großen Zahl Schiffe Dünkirchen auf das engste, so daß sie wohl zu finden waren. Ebenso würde man, wenn man sich schlagen wollte nicht Bart, einem Manne von so allgemein anerkanntem seemännischen Geschick und über alles Lob erhabener Tapferkeit gestattet haben, die Flotte zu verlassen und sich nach Dünkirchen zurück zu begeben, um dort unthätig „der Befehle des Königs gewärtig zu sein."

Bart's ungestümem Thatendurste war diese gezwungene Muße ganz unerträglich und der demüthigende Gedanke durch

die Engländer eingesperrt zu sein, ließ ihn förmlich aufbäumen. Er war der Ansicht, daß er im Stande sei, nicht nur die Blockade zu brechen, sondern auch den Feinden auf See ganz unberechenbaren Schaden zuzufügen, wenn man ihm nur freie Hand lasse und ihm die erforderlichen geringen Mittel zur Verfügung stelle. Er machte deshalb im Beginn des Jahres 1692 an Pontchartrain, den Nachfolger des inzwischen verstorbenen Marineministers Seignelay eine erneute Eingabe, in der er wiederum wie schon vor zwei Jahren die Bildung eines aus leichten und schnellsegelnden Fregatten bestehenden Geschwaders zum Ruin des feindlichen Handels in Nord- und Ostsee vorschlug.

Anfänglich ging Pontchartrain darauf ein, ermächtigte ihn das Geschwader zu armiren und wies ihm die nöthigen Gelder dazu an. So berühmt und populär aber Bart auch schon war, gab es auf der andern Seite auch Neider am Hofe, hochgeborene Herren, die es verdroß, einen Mann von niedriger Herkunft so bedeutenden Einfluß auf den Minister üben und ihn mit einer so wichtigen Mission betraut zu sehen. Sie setzten daher alles in Bewegung, die Sache zu hintertreiben. Pontchartrain, ein schwankender Charakter, der geistig seinen beiden Vorgängern weit nachstand ließ sich dadurch bestimmen, zog die gegebene Erlaubniß zurück und gab Bart in ziemlich brüsker Weise den Befehl, die Ausrüstung der Schiffe zu inhibiren. Ein Mann von weniger festem Sinne würde durch diesen Schlag, den unedle Motive ihm versetzten zurückgeschreckt sein, doch Bart ließ sich nicht dadurch beirren. In Verein mit seinem alten Kriegskameraden Forbin setzte er eine Antwort an den Minister auf, in der er ihm seinen Plan nochmals bis in die Einzel-

heiten genau darlegte, dessen Ausführbarkeit und großen Nutzen auf das Ueberzeugendste nachwies und die volle Verantwortung für das Gelingen übernehmen zu wollen erklärte.

Dieses Schreiben erreichte seinen Zweck. Pontchartrain konnte sich der Richtigkeit der Argumente nicht länger verschließen, hörte nicht weiter auf Barts Gegner und beauftragte ihn in einem verbindlichen Schreiben abermals mit der Ausrüstung des von ihm gewünschten Geschwaders. Die Folge lehrte bald wie recht er daran gethan hatte, dem kühnen Kapitän volles Vertrauen zu schenken, denn dieser vollführte jetzt eine Reihe von Thaten, wie sie die Seekriegsgeschichte nicht zum zweiten Male aufzuweisen hat und die nicht nur seinen Namen unsterblich gemacht, sondern auch seinem Vaterlande gar nicht hoch genug zu schätzenden Nutzen gebracht haben. Wie bereits erwähnt wurde Dünkirchen von den Engländern und Holländern scharf blockirt. Als sich aber das Gerücht verbreitete Bart armire ein Geschwader, hielten es Jene für nothwendig, ihre Schiffe noch bedeutend zu verstärken, um dem gefürchteten Seemann ein Durchbrechen unter allen Umständen zu verwehren. Sie erhöhten deshalb die Zahl der Blockadefahrzeuge von 22 auf nicht weniger als 37, und Bart, dessen Division nur aus drei leichten Fregatten bestand, durfte sich mit Recht geschmeichelt fühlen, daß die Feinde seiner Person eine solche außerordentliche Wichtigkeit beilegten. Nachdem er seine Schiffe seefertig gemacht, legte er sie in Sicht der Alliirten auf der Rhede vor Anker, ohne sich um jene zu kümmern, die in einem engen Halbkreise verankert das Fahrwasser geschlossen hielten. Die Intervalle ihrer Schiffe betrugen kaum eine Schiffslänge, außerdem

ruderten beständig Wachtboote vor der Linie, so daß ein unbemerktes Passiren derselben kaum denkbar erschien.

Volle 14 Tage lag Bart anscheinend unbeweglich und verleitete die Feinde dadurch zu dem Glauben, daß selbst seine Verwegenheit an ihrer Zahl und Wachsamkeit scheitere und er einen Durchbruch nicht wagen wolle, der offenbar nur zu seinem Verderben ausschlagen könne. Hätten sie freilich wissen können, was allabendlich auf dem kleinen französischen Geschwader vor sich ging, so würden sie nicht so vertrauensselig gewesen sein. Die Ruhe und Unbeweglichkeit, welche die Alliirten mit ihren Fernröhren bei Tage auf Barts Schiffen wahrnahmen, war keine fingirte, sondern eine wirkliche, denn Bart hatte die Schiffsordnung umgekehrt. Mit Ausnahme einer kleinen Wache, welche allerdings alle Bewegungen des Feindes auf das genaueste beobachtete, um gegen jeden überraschenden Angriff desselben gesichert zu sein, den jener übrigens in der ganzen Zeit nicht ein Mal wagte, schlief Alles, und erst wenn die einbrechende Dunkelheit die französischen Schiffe umhüllte begann Leben und Thätigkeit auf ihnen. Die Ankertaue wurden eingewunden, bis der Bug der Schiffe fast steil über dem Anker stand, was die Seeleute „kurz Stag" nennen, um ihn auf gegebenes Signal sofort losbrechen und in wenigen Minuten das Schiff von der es haltenden Fessel lösen zu können. Aber auch zwei scharf geschliffene Beile lagen vorn zur Hand und die Zimmerleute standen bereit, das Ankertau im Augenblicke kappen zu können, falls auch die geringe Zeit zum Lichten fehlen sollte. Freilich ging dann der Anker verloren, aber was kam darauf an, wenn dadurch größere Gefahr abgewendet wurde und in seiner klugen Voraussicht hatte Bart auf allen Schiffen noch einen

fünften und sechsten Anker außer den etatmäßigen vier an Bord nehmen lassen.

Einen Theil der Mannschaft sah man dann in der Takelage aufentern, um die festgemachten Segel an den aufgeheißten Raaen so weit zu lösen, daß nur noch eine Schleife sie hielt, bei deren Ausziehen sie sofort herunterfielen, um ihre Fläche dem Winde zu bieten und das Schiff in Bewegung zu setzen, und während der ganzen Nacht blieben Leute in den Masten postirt, um jeden Moment zum Manöver fertig zu sein.

Sorgsam wurden alle Lichter bedeckt, damit kein verrätherischer Schein nach außen dringe; bei den mit Kartätschen geladenen Geschützen standen die Kanoniere mit brennenden Lunten und die Bedienungs-Mannschaften mit ihren Waffen in der Nähe. Das Schiff wurde in allen seinen Theilen sorgsam zum Gefecht fertig gemacht; man spannte die Enternetze aus und heißte die Enterhaken unter die Spitzen der untern Raaen, um sie im geeigneten Augenblicke auf einen Angreifer fallen zu lassen und ihn mit eisernen Armen an sich zu klammern. Barts scharfes Auge wachte darüber, daß alle Vorkehrungen auf das Sorgsamste getroffen und nicht die kleinsten Dinge unbeachtet gelassen wurden, die möglicher Weise auf den Gang eines Gefechtes Einfluß üben konnten. Bereits vor dem Verlassen des Hafens hatte er seine Mannschaften so gut exercirt, daß jene Verrichtungen in kürzester Zeit und ganz geräuschlos vollzogen wurden. In kaum einer halben Stunde war alles bereit, sei es um einen Angriff zurückzuschlagen oder in einem günstigen Momente unter Segel zu gehen und das Wagniß eines Durchbruchs durch den gewaltigen Ring zu unternehmen, der das Fahr-

wasser umschloß und dessen anderthalb tausend Feuerschlünde Tod und Verderben drohten.

In alle der Zeit hatte Bart den günstigen Augenblick noch nicht für gekommen erachtet; die Sommernächte waren zu hell, aber er verlor deshalb nicht die Geduld. Hielt er mit seiner kleinen Macht doch eine unverhältnißmäßig große Flotte des Feindes vor Dünkirchen gefesselt und in Schach und zugleich hatte er Muße genug, um bei jeder Wind- und Stromrichtung für sich und seine übrigen Schiffe die Kurse genau festzustellen, welche sie eventuell nehmen mussten, um gleichzeitig durch die passendsten Intervalle zu schlüpfen. Auf seine Kapitäne und überhaupt auf alle seine Untergebenen konnte er sich in jeder Beziehung verlassen. Jene hatte er sich, ausgesucht und kannte sie und ihren Charakter genau genug um versichert zu sein, daß sie nicht nur außerordentlich tüchtig und brav waren und ihre Schiffe meisterhaft zu führen verstanden, sondern auch unter allen Umständen in seinem Sinne handeln würden. Auf die Mannschaften wirkte aber sein Name wie ein Magnet; die besten Seeleute des Landes strömten ihm zu, um unter ihm zu dienen. Er hatte die Wahl, eine für seine Zwecke auserlesene Mannschaft zu bekommen, wie sie selten oder nie sich auf andern Schiffen zusammenfand und auf diese Weise erklärte es sich auch, daß er die gewagtesten Sachen unternehmen durfte und daß sie fast immer glückten. Endlich am 26. Juli bot sich Bart die ersehnte Gelegenheit zur Ausführung seines so lange vorbereiteten Planes und er versäumte nicht sie zu benutzen.

Das abendliche Klarmachen der Schiffe war seit kurzem beendet und die Mannschaften standen und lagen plaudernd und scherzend in der Nähe ihrer Gefechtsplätze, als am süd-

lichen Horizonte des bis dahin sternklaren Himmels plötzlich eine scharf abgegrenzte dunkle Wolke aufstieg. In Barts Augen blitzte es auf; einen Augenblick noch betrachtete er die Erscheinung aufmerksam, dann nickte er zufrieden. Er hatte sich nicht getäuscht, die Wolke war die Hülfe, auf die er 14 Tage lang geharrt, um sein Vorhaben auszuführen. Sie barg eine jener plötzlichen Böen in sich, welche in den Sommernächten an der Nordküste Frankreichs aufspringen, um eine kurze Zeit mit heftiger Gewalt zu wüthen, und dann wieder eben so schnell klarer Luft und schönem Wetter Platz zu machen. Wen sie mit vollen Segeln überraschte, der war übel daran und dem ausgesetzt, daß ihm Stengen und Masten brachen, aber Bart kannte sie genau und wusste sie sich dienstbar zu machen. Er gab dem neben ihm stehenden Bootsmanne einen Wink und aus dessen Signalpfeife ertönte ein kurzer schrillender Pfiff, der wie ein elektrischer Schlag wirkte. Augenblicklich verstummte das summende Geräusch der Stimmen auf dem ganzen Deck, blitzschnell sprangen die Matrosen auf die Füße, eilten auf ihre Posten und harrten in schweigender Spannung der kommenden Dinge.

„Kommandanten an Bord!" ertönte der Befehl Barts Der Signalunteroffizier ergriff eine in einem Eimer stehende brennende Laterne, eilte damit nach dem Vordertheile des Schiffes und kletterte über den Bug, um mit seiner Last an einer dort ausgehängten Sturmleiter bis nahe auf die Wasserfläche hinunterzusteigen. Hier nahm er die Laterne aus dem Eimer, zeigte sie eine kurze Zeit, und blendete sie wieder. Die französischen Schiffe lagen in einer geraden Linie ziemlich nahe nebeneinander verankert; es lief Ebbe, ihr Bug war deshalb der Küste ihr Heck den Blockadeschiffen zugewandt

und das Licht konnte von letzteren nicht gesehen werden. Auf den übrigen Fahrzeugen musste scharf aufgepasst sein, denn kaum eine halbe Minute nach dem Verschwinden der Laterne auf dem Flaggschiffe blitzte auf allen an der gleichen Stelle dicht über dem Wasserspiegel ein Licht auf, um nach wenigen Sekunden zu verdunkeln. Es war das Antwortsignal und unmittelbar danach unterschied das aufmerksame Ohr die taktmäßigen Ruderschläge ankommender Boote mit den befohlenen Kommandanten.

Bart hatte ihnen nur wenige Worte zu sagen: „Haltet Euch fertig, Kameraden,“ redete er sie an, „in weniger als einer halben Stunde haben wir die Bö und wir wollen fort. Es wird viel Wind darin sein, deshalb steckt zwei Reffe in die Marssegel. Steht klar bei den Kabeltauen, um sie zu kappen; wir haben keine Zeit zum Lichten und lassen die Anker im Stich. Setzt Springtaue auf die Kabeln zum Herumschwingen auf der Stelle. Sobald wir vor dem Winde sind ‚Fallen Segel‘ und Jeder auf sein Intervall los, Lunte in der Hand und klar bei den Geschützen! Wenn wir passiren Feuer nach beiden Seiten, die Herren Engländer und Holländer sollen es merken, daß wir es sind, die ihnen durch die Maschen gehen. Sobald wir durch sind, laufen wir noch 5 Minuten unsern Kurs, dann luven wir 4 Strich auf nach Osten, um den Mynheers einen Besuch an ihrer Küste zu machen. Wenn die Bö nachlässt, werde ich drei Laternen zeigen, dann alle Segel bei, die darauf hängen wollen und scharfen Ausguck, daß wir bei einander bleiben. Und nun schnell zurück an Bord Kameraden, in höchstens 10 Minuten muß alles fertig sein, ein Licht vor meinem Bug wie vorhin ist das Signal zum Aufbruch. Adieu, Gott behüte Euch!“

Die Kommandanten verabschiedeten sich mit einem Händedruck von ihrem Befehlshaber und wenige Ruderschläge trugen sie an Bord ihrer Schiffe zurück. Die Boote flogen an ihren Krähnen aufgeheißt in die Höhe, die Matrosen kletterten blitzschnell in die Takelage, um die Marssegel zu reffen und der Bootsmann ließ das Springtau ausbringen. Dasselbe wurde außenbords vom Heck des Schiffes nach vorn genommen, auf dem Ankertau festgesteckt, dann hinten am Schiff durch eine daselbst befindliche Oeffnung straff gezogen und befestigt. Nach wenigen Minuten war alles klar und die Signallaterne fertig, um das Signal zu geben.

Die Wolke hatte sich unterdessen über den ganzen Himmel ausgebreitet und ihn mit dunklem Grau überzogen, doch war es noch fast windstill. Da sauste es durch die Lüfte und pfiff in der Bemastung in den Blöcken und Tauen und von Land her wälzte sich ein Schaumstreifen über die bis dahin ruhige Wasserfläche seewärts. Die Bö fiel ein und warf sich mit dröhnender Kraft auf die Schiffe, während gleichzeitig heftiger Regen herniederstürzte. In diesem Augenblicke flimmerte das Licht vor dem Bug von Barts Schiffe; man hörte einige dumpfe Schläge und die Enden der gekappten Ankertaue klatschten auf das Wasser. Der Bug der Schiffe war frei und schwang durch Wind und Strömung gefasst blitzschnell herum, während das Hintertheil von dem Springtaue festgehalten wurde.

Als der Kopf der Schiffe nach Norden und auf die feindlichen Schiffe zeigte, durchschnitt ein Beilhieb auch das Springtau, die Segel fielen und wie der wilde Jäger mit seinem Gefolge stürmte Bart mit seiner verwegenen Schaar dahin durch See und Wind, der die Wellen hoch aufwühlte

und den Gischt dampfend über Deck spritzte. Es war stockfinster, doch Jeder kannte seinen Weg genau; die unvorsichtig ausgehängten Toplaternen der feindlichen Flaggschiffe markirten ihn noch um so deutlicher und keiner der Franzosen verfehlte das ihm bestimmte Intervall. Die Feinde waren ahnungslos — da tauchen plötzlich mitten zwischen ihnen dunkle Massen aus der Nacht hervor, die Wachen stoßen den Alarmruf aus, doch die Antwort ist hundertfacher Blitz und Donner; die Franzosen geben auf kaum hundert Schritt Entfernung ihre Breitseiten nach rechts und links und ihre Kartätschen säen Tod und Verderben. „Vive le Roi!“ erschallt es aus Tausenden von Kehlen und die wilde Jagd ist in der Dunkelheit ebenso schnell verschwunden, wie sie gekommen.

Auf der feindlichen Flotte herrschte Schrecken und Verwirrung. Zwar gab der Admiral sofort das Signal zur Verfolgung, doch ehe bei der noch dauernden Heftigkeit der Bö die Anker gelichtet und die von dem Kartätschhagel zerschnittenen Taue reparirt werden konnten, verging eine geraume Zeit. Als der Tag anbrach, da sah man aus den Toppen wie gerade noch die Mastspitzen der Fregatten über den fernen Horizont ragten, um nach kurzer Zeit gänzlich zu verschwinden und keine Spur zu hinterlassen.

Jean Bart war auf hoher See, die Alliirten hatten das Nachsehen und gar bald sollten sie schwer empfinden, wie seine eiserne Hand sich auf sie legte. Während er seinen Kurs längs der holländischen Küste fortsetzte, erblickte er gegen Abend sechs Segel. Zuerst glaubte er, es sei eine Abtheilung besonderer Schnellsegler der ihn verfolgenden Blockadeflotte und schickte Forbin zur Rekognoszirung. Bei

dessen Rückkunft erfuhr er, daß es vier englische Schiffe mit reicher für Rußland bestimmter Ladung seien, die von zwei Kriegsschiffen, darunter eins von 50 Kanonen eskortirt würden. Daß Forbin diese Auskunft nur erhalten konnte, indem er sich dem Convoy unter falscher Flagge näherte, war natürlich, aber dies war zu jenen Zeiten eine von allen Nationen gebrauchte Kriegslist, in der man nichts Anstößiges fand. Ja, sehr häufig suchte man auch im beabsichtigten offenen Kampfe den Feind auf diese Weise zu täuschen, lief ihm unter neutraler Flagge längsseit, um dann nach dem Abfeuern der ersten Breitseiten seine wahre Nationalität kund zu geben.

Erst einige Jahre später verbot Ludwig XIV. für seine Kriegsschiffe und Kaper, unter falscher Flagge zu schießen, während jedoch durch diese Bestimmung ein Gebrauch der letzteren vor dem Angriff nicht untersagt wurde. Die natürliche Folge dieser Verhältnisse war, daß alle sich auf See begegnenden Schiffe einander mit dem größten Mißtrauen betrachteten und entweder sich so weit wie möglich aus dem Wege gingen, oder sich gegenseitig gefechtsbereit machten, um nicht überrumpelt zu werden.

Barts gradsinnigem ehrenwerthen Charakter widerstrebte es jedoch, bei beabsichtigtem Kampfe den Feind zu täuschen und er zeigte sich vor dem Angriff ihm gegenüber stets mit offenem Visir. Sobald er die gewünschte Auskunft hatte und die Jagd begann, heißte er auch die französische Flagge und ließ dem Gegner alle Chancen, sich auf den bevorstehenden Kampf vorzubereiten.

Es wurde ihm mit seinen ausgesuchten flink segelnden Fregatten nicht schwer, dem Convoy sich während der Nacht

so weit zu nähern, um am andern Morgen mit Tagwerden den Kampf zu beginnen. Dieser war nur von kurzer Dauer; nach kaum einer halben Stunde wurden beide englische Kriegsschiffe durch Enterung genommen und die vier Kauffahrer zu Prisen gemacht.

Bart hatte vom Hofe die Instruktion erhalten, alle genommenen Schiffe zu verbrennen; der auf seinen eigenen Vortheil bedachte Marine-Intendant von Dünkirchen, Patoulet hatte jedoch eigenmächtig diese Ordre dahin interpretirt, daß Prisen von einem gewissen Werthe ausgenommen seien und hatte einen Kommissar mitgesandt um demselben solche Schiffe zu übergeben. Es wurden deshalb nur die beiden Kriegsschiffe verbrannt, die vier übrigen jedoch, deren Ladung einen Werth von über eine Million Livres repräsentirte, unter Geleit von einer Fregatte zunächst nach dem neutralen Hafen von Bergen in Norwegen gesandt, bis sich sichere Gelegenheit zu ihrem Verkauf oder zur Ueberführung nach Frankreich finden würde. Die Anwesenheit des Kommissars an Bord war Bart nicht angenehm, da Jener sich in allerlei Sachen mischte, die ihn nichts angingen und die Kompetenzkonflikte zwischen Verwaltung und Kommando verursachten! Bart wusste diesen jedoch bald auf humoristische Weise ein Ende zu bereiten.

Der sparsame Kommissar hatte die Bemerkung gemacht, daß nach seiner Ansicht zu viel Talg auf dem Geschwader verbraucht würde und gegen Bart die Andeutung fallen lassen, daß damit Unterschleife geschehen müssten. Der ehrliche Bart war indignirt über die Unterstellung, daß seine Untergebenen in Verdacht kamen, sich auf unrechtmäßige Weise so kleinliche Vortheile verschaffen zu sollen.

Der Talg wurde zum Lothen gebraucht, das in Gewässern wie die Nordsee eines der wesentlichsten Mittel für die Schifffahrt ist, um auf Grund der gefundenen Wassertiefe und der Beschaffenheit des Meeresbodens den jeweiligen Schiffsort zu bestimmen. Zu diesem Zwecke ist das untere Ende des 10—20 Pfund schweren Senkbleies ausgehöhlt und diese Oeffnung durch Talg ausgefüllt, dessen Fläche etwas vorsteht. Durch den Aufstoß des Lothes auf den Grund drückt sich ein Theil des letzteren, grober oder feiner, weißer oder brauner Sand, kleine Steinchen, Muscheln, Schlick ꝛc. in die weiche Fläche des Talgs und wird mit dem Loth heraufgebracht, so daß Tiefe und Grundprobe sich mit den Angaben der Seekarten vergleichen lassen. Um aber, namentlich bei dem in der Nordsee so häufigen trüben Wetter, welches Gestirn-Beobachtungen längere Zeit verhindert, seines Ortes sicher zu sein, muß man ziemlich häufig lothen, damit man durch eine Kette fortlaufender und nahe an einander liegender Lothwürfe Irrthümer möglichst ausschließt. Auf Kriegsschiffen wird deshalb in solchen Gegenden alle Stunden und häufig noch öfter gelothet oder es sollte wenigstens von jedem gewissenhaften Kapitän so geschehen.

Bart gehörte zu den letzteren und daraus erklärte sich einfach der dem Kommissar abnorm vorkommende Verbrauch von Talg. Da diese Erklärung jedoch den Kommissar nicht zu überzeugen schien, so versprach Bart ihm in kurzer Zeit den Beweis zu liefern. Er gab deshalb für die nächste Nacht die Ordre, alle halbe Stunde zu lothen, jedesmal den Kommissar zu wecken und ihm die abgeschnittene Grundprobe gewissenhaft in seine Schlafkammer zu bringen. Dies Mittel half über alle Erwartung; der Kommissar war außer sich

über die beständigen Störungen seiner Nachtruhe, verbat sich dieselben sehr bald auf das energischste, aber hütete sich auch fernerhin vor ungerechtfertigter Einmischung.

Wenige Tage darauf begegnete Bart der holländischen Fischerflotte von über hundert Segeln und durch zwei 40 Kanonenfregatten geleitet. Die Feinde, welche sich vollständig gesichert glaubten, weil der gefürchtete Kapitän nach ihrer Meinung durch die alliirte Flotte im Hafen von Dünkirchen mit eisernen Armen festgehalten wurde, waren nicht wenig erschreckt, als sie plötzlich die französische Flagge erkannten und Barts Geschwader mit fliegender Fahrt auf sie einstürmte. Fast ohne Widerstand wurden die beiden Kriegsschiffe genommen und sämmtliche Fischerfahrzeuge verbrannt während Bart ihre Besatzungen an Bord seines Geschwaders nahm, um sie einige Tage darauf an der Küste von England an Land zu setzen und frei zu geben. Auf dem Wege dorthin theilte noch eine holländische Fregatte von 36 Kanonen dasselbe Schicksal und nachdem er auf diese Weise in wenigen Tagen den Holländern die schwersten Verluste beigebracht, richtete der ruhelos thätige Mann seinen Kurs auf die Küste von Schottland, um auch dort Furcht und Schrecken zu verbreiten. Auf Forbins Vorschlag wurde eine Landung vorbereitet, jedoch überließ Bart deren Ausführung Jenem allein, da sein von Natur weiches Herz sich dagegen sträuben mochte, bei den traurigen Nothwendigkeiten eines Krieges, die bei einer solchen Landung in Verwüstung und Brand gipfeln mussten, sich persönlich zu betheiligen. Es wurden mehrere Dörfer sowie ein Schloß eingeäschert und geplündert und eine zu Hülfe eilende Truppe Soldaten mit großem Verluste zurückgeschlagen, so daß sich Forbin unbehelligt nach Vollen-

dung des Zerstörungswerkes wieder einschiffen und mit Bart vereinigen konnte. Vor dem Verlassen der schottischen Küste wurden noch mehrere Fischereistationen durch Bart vernichtet und dann steuerten beide Kapitäne nach Norwegen hinüber, um nach ihren Prisen zu sehen und sich zugleich mit Lebensmitteln und anderen Vorräthen für eine neue Kreuztour zu versorgen. Es war hohe Zeit, daß sie dort eintrafen, denn der dänische Gouverneur von Bergen hatte die Prisen in Beschlag genommen und zwar unter dem Vorgeben, sie seien ihm verfallen, da Jean Bart ein gewöhnlicher Kaper sei und nicht das Recht habe, Prisen in einen neutralen Hafen zu bringen. Da Remonstrationen und Beschwerden über diese königlich französischen Flottenkapitänen und damit ihrem Könige selbst zugefügte Beleidigung keinen Erfolg versprachen, so machten Bart und Forbin kurzen Prozeß und verschafften sich selbst Recht. Sie enterten mit ihren Booten die Fahrzeuge, jagten die dänischen Prisenmannschaften von Bord und brachten sie unter dem Schutz ihrer Fregatten in Sicherheit, während diese selbst sich in Gefechtsbereitschaft der Stadt gegenüber legten und damit dokumentirten, daß sie nicht vor einem Bombardement zurückschrecken würden, wenn man etwa versuchen wollte, ihr gutes Recht durch Anwendung von Waffengewalt zu schmälern.

Diese energische Selbsthülfe imponirte jedoch dem Gouverneur so sehr, daß er es für gerathen hielt, die Sache auf gütlichem Wege beizulegen, den begangenen Irrthum gewissermaßen zu entschuldigen und fernerhin die Franzosen in keinerlei Weise mehr zu belästigen, so lange sie im Hafen lagen, auch selbst dann nicht, als Bart kurze Zeit darauf

eine That vollführte, die als ein Bruch des Völkerrechts hätte angesehen werden können.

Nach einigen Tagen liefen nämlich zwei englische Kriegsschiffe in Bergen ein, um nach Bart zu forschen. Ihr Oberbefehlshaber war an Land und in ein Gasthaus getreten, wo ihm ein Mann von sehr kräftiger äußerer Erscheinung um so mehr auffiel, als er denselben fließend englisch sprechen hörte. Auf seine bezüglichen Fragen erhielt er die Antwort, dies sei Jean Bart. „Ah, das ist gerade der Mann, den ich suche," rief er aus und wandte sich sofort an den Betreffenden, um eine Unterhaltung mit ihm anzuknüpfen; doch nach wenigen Worten schon theilte er ihm mit, daß er ihn suche und sein sehnlichster Wunsch sei, mit ihm sich im Kampfe zu messen.

„Das wird keine weiteren Schwierigkeiten machen," äußerte Bart gleichmüthig, „ich erwarte nur Munition und werde in See gehen, sobald sie angekommen ist."

„Ich werde zur Stelle sein," erwiderte der Engländer und verabschiedete sich von dem Herausgeforderten.

Barts Abgang zögerte sich jedoch noch eine Zeit lang hin. Er erfuhr, daß ein von Brest aus ihm zugesandtes, mit Munition und anderen Vorräthen beladenes Schiff unterwegs von holländischen Kapern genommen sei und sah sich deshalb genöthigt, eine seiner Prisen zu verkaufen, um mit dem Gelde anderweitig sich Munition zu verschaffen.

Als er endlich klar war, benachrichtigte er den Engländer, daß er am andern Tage zu segeln beabsichtige. Dieser erwiderte, sie würden sich draußen in freier See schlagen, könnten deshalb aber im neutralen Hafen freundschaftlich mit einander verkehren und lade er ihn deshalb zum andern

Tage vor seinem Fortgehen zum Frühstück ein. Jean Bart sagte ihm zwar anfänglich: „Das Frühstück zwischen zwei Feinden, die einander wie Sie und ich begegnen, kann nur aus Kanonenschüssen und Säbelhieben bestehen," gab auf die wiederholten Bitten des Engländers aber endlich nach und versprach sein Erscheinen.

Das Frühstück wurde anderen Morgens auch wirklich eingenommen. Der Engländer pries sehr seinen schönen Madeira an, fand jedoch damit bei dem mäßigen und nüchternen Bart nicht den gehofften Anklang und dieser trank nur wenig davon. Als zum Schlusse eine Pfeife geraucht war, erhob sich Bart vom Tische mit den Worten: „Jetzt ist es aber Zeit, in See zu gehen." In diesem Augenblicke trat der Engländer mit finsteren und von Haß erregten Zügen auf ihn zu und herrschte ihn an: „Sie sind mein Gefangener; ich habe geschworen, Sie zu fangen und nach England zu bringen."

Bart warf ihm einen Blick des Zornes und unsäglicher Verachtung zu, zog seinen Säbel, sprang in ein paar Sätzen auf das Deck, schleuderte mit seinen Riesenkräften einige Engländer, die sich ihm entgegenzustellen wagten gegen die Bordwände, stellte sich dann mitten auf das Deck und ließ mit Stentorstimme den Ruf erschallen: „Zu mir!"

Der englische Kapitän war ihm nachgeeilt, aber der geschwungene Säbel Barts hielt ihn in respektvoller Entfernung. „Ich Dein Gefangener?" rief dieser, „niemals! entweder bist Du Verräther der meine oder Du gehst in die Luft mit mir zusammen. Sieh hier!" und Bart trat bei diesen Worten zur Fallreep, „der Brander liegt fertig, und sieh dort meine Schiffe! Glaubtest Du mich so plump zu

fangen, mich, Jean Bart? Elender! ergieb Dich, denn Du bist verloren."

Die Blicke des Engländers waren unwillkürlich der von Bart bezeichneten Richtung gefolgt und er erblaßte. An der Fallreep lag neben Barts eigenem Boote ein zweites nur mit ein paar Mann besetzt, das wie ein Lastboot aussah und sich an der Bordwand befestigt hatte. Die Leute waren in die Gig übergegangen und hatten anscheinend harmlos mit deren Mannschaft geplaudert, so daß die Engländer es hatten ruhig gewähren lassen und keinerlei Verdacht schöpften.

Auf Barts Ruf: „Zu mir!" war es in der Gig jedoch plötzlich lebendig geworden. Die Mannschaften hatten das getheerte Segeltuch, welches den Inhalt des Bootes verdeckte fortgerissen und dieser lag jetzt frei vor den Blicken der entsetzten Engländer. Er bestand aus einem großen Haufen brennbarer Stoffe, getheertem Holz, Tauwerk mit dazwischen verstreuten großen Stücken Schwefel und unter diesem Brandermaterial schaute verderbendrohend eine Anzahl Pulverfässer hervor. Die Gig lag auf Riemen einige Schritte von dem Branderboote entfernt; in diesem selbst aber sah man nur einen Menschen und zwar einen blonden Knaben, der die blitzenden Augen fragend auf das Antlitz Barts gerichtet hielt. Es war Cornil, der zwölfjährige würdige Sohn seines Vaters. Seit dem Gefechte mit dem „Seepferd" war die Furcht aus seinem Herzen gewichen; mit der Lunte in der Hand stand er hochaufgerichtet da, um auf den Wink seines Vaters das Boot in Brand zu stecken, das den Engländer der Vernichtung weihte. Daß sein Vater selbst dabei zu Grunde gehen könne, daran dachten weder er selbst noch die übrigen Franzosen. Sie hielten sein Leben für gefeit und

hatten ein so unerschütterliches Vertrauen zu seinem Muthe, seiner Kraft und seiner körperlichen Gewandtheit, daß sie nicht im geringsten für ihn fürchteten und die Gig sich schon fertig hingelegt hatte, um ihn aufzunehmen, wenn er, wie sie erwarteten, sich durch einen Sprung über Bord aus Feindesgewalt befreien würde.

Doch nicht allein der Anblick des Branderbootes lähmte den Widerstand des perfiden Engländers. Barts Hülferuf hatte noch eine andere Folge gehabt. Seine drei Fregatten waren unter Segel; sie hatten ihre Anker geschlippt, kamen klar zum Gefecht herangesteuert und ihre sämmtlichen Boote, mit bewaffneten Matrosen gefüllt flogen über das Wasser daher, um den Feind zu entern und ihrem verrathenen Führer Hülfe zu bringen oder ihn furchtbar zu rächen.

Doch letzteres war nicht erforderlich. In die Engländer war eine solche Panik gefahren, daß sie auch nicht den leisesten Widerstand wagten, als die Franzosen von allen Seiten blitzschnell die Bordwände erkletterten und sich zu Hunderten auf das Deck warfen, um sie gefangen zu nehmen. Vergebens suchte ihr Kapitän jetzt die Sache als einen schlechten Scherz darzustellen, ebenso berief er sich vergebens auf die Neutralität des Hafens; Barts Antwort war nur ein verächtliches Lächeln. Er nahm das Schiff, während er den zweiten an dem feigen Verrath unbetheiligten Engländer unbehelligt ließ und ging wenige Stunden darauf mit seinem Geschwader und sämmtlichen Prisen in See.

Das Ereigniß hatte natürlich die Einwohner Bergens, unter deren Augen es sich zutrug, in die gewaltigste Aufregung versetzt, jedoch der Gouverneur legte der Abfahrt des kühnen Franzosen keinerlei Hindernisse in den Weg. Auf

Barts Beschwerde beim französischen Gesandten in Kopenhagen wegen der widerrechtlichen Beschlagnahme der ersten vier Prisen hatte der Gouverneur vom Könige von Dänemark kurz zuvor einen höchst ungnädigen Brief erhalten, da der Zorn Ludwigs XIV. zu fürchten und das schreckliche Trauerspiel von Genua noch zu frisch im Gedächtnisse war, und er wagte deshalb nicht einmal eine bescheidene Vorstellung wegen der Wegnahme des Kriegsschiffes einer befreundeten Macht in dem neutralen Hafen zu machen.

Bart segelte nun mit seinen Schiffen und seiner Beute im Werthe von über 500000 Thaler nach Dünkirchen zurück, entging mit List und vermöge seiner außerordentlichen Vertrautheit mit Wind und Wetter, Strömung und der sonstigen nautischen Beschaffenheit der Nordsee den zu seiner Aufsuchung ausgesandten feindlichen Geschwadern von bedeutender Stärke, und langte gegen Ende des Jahres 1692 glücklich und wohlbehalten ohne irgend erheblichen Schaden an Schiffen und Mannschaften im Heimatshafen an. Jubelnd wurde er empfangen. Sein Durchbruch durch das zehnfach überlegene Blockade-Geschwader, der unberechenbare Schaden, den er mit seiner winzigen Macht den Holländern durch Vernichtung von über hundert Schiffen zugefügt, den Schrecken, den er in England durch seine Landung an der schottischen Küste hervorgerufen, endlich seine verwegene Thaten im Hafen von Bergen hatten den Nimbus seines Namens in solchem Grade erhöht, daß seine Popularität in Frankreich kaum noch einer Steigerung fähig schien und er der vergötterte Held des Volkes wurde, so sehr auch seine fast an Schwäche grenzende Bescheidenheit sich ablehnend dagegen verhielt.

Nur ein Mann trat feindlich gegen ihn auf; es war

dies der erwähnte Intendant von Dünkirchen, Patoulet. Ob er fürchtete, daß die ungerechtfertigte von ihm vorgenommene Aenderung der königlichen Ordre wegen der Prisen ihm Ungelegenheiten verursachen würde, wenn er Bart nicht zuvorkäme, oder ob die Behandlung seines Kommissars durch letzteren ihn aufgebracht hatte — genug seine Berichte an den Minister Pontchartrin über Bart und Forbin waren so abfällig und gravirend gewesen, daß Beide den Befehl erhielten, sich nach Versailles zu begeben, um sich über ihr Verhalten während der letzten Kreuztour persönlich zu verantworten.

Nach Berathschlagung über die zu ergreifenden Schritte kamen die beiden Kapitäne überein, daß zunächst Forbin, um das Terrain zu sondiren, nach Versailles gehen, Bart aber in kleinen Tagreisen nach Paris folgen sollte, um dort das Resultat abzuwarten. Forbins Onkel, einem einflußreichen Prälaten in Paris gelang es im Vorwege, die Anklagen Patoulets abzuschwächen und dem Marineminister eine günstigere Meinung über die beiden Angeklagten beizubringen, so daß dieser Forbin viel wohlwollender empfing, als Letzterer gefürchtet hatte. Dem form- und redegewandten Kavalier wurde es dann nicht schwer, die von Patoulet erhobenen Vorwürfe zurück zu weisen und den Minister durch eine Schilderung der Thatsachen bald von den außerordentlichen Diensten des Geschwaders, das alle bei seiner Formirung gemachten Voraussetzungen in glänzendster Weise erfüllt hatte, zu überzeugen. Daß Forbin bei dieser Gelegenheit sein Licht leuchten ließ und seine Person möglichst in den Vordergrund schob, lag in seinem Charakter, nutzte ihm jedoch nicht viel; denn trotz aller Bemühungen gelang es ihm nicht den Ruhm seines Vorgesetzten zu verdunkeln. Als

Pontchartrin ihn am andern Tage Ludwig XIV. vorstellte, empfing dieser ihn zwar mit großem Wohlwollen, fragte aber sogleich nach Jean Bart und äußerte den Wunsch, den Mann, der so außerordentliche Dinge vollführt und dessen Name auf Aller Lippen war, zu sehen. Dieser war inzwischen eingetroffen und wurde andern Tages von Forbin dem Könige vorgestellt. Ludwig zeigte sich sehr gütig gegen den tapferen Seehelden, ließ sich die Einzelheiten des Seezuges erzählen und verabschiedete ihn höchst gnädig unter Anweisung einer Dotation von 1000 Thalern, die im Vergleich zu dem Geleisteten allerdings gering erscheint. Jedenfalls erfuhr aber Bart in allen Kreisen des Hofes und der Pariser Bevölkerung eine so glänzende Aufnahme und der ehrgeizige und eitle Forbin trat gegen ihn so sehr in den Schatten, daß Letzterer auf das Höchste empört war, seiner Entrüstung offenen Ausdruck gab und seine Versetzung zur Flottenabtheilung in Brest beantragte, um nicht mehr mit Bart zusammen zu dienen. Diesem Gesuche wurde gewillfahrt und so trennten sich beide Männer, um später nicht wieder vereint zu kämpfen. Bart hatte Forbin gegenüber sein damals gegebenes Wort ehrlich gehalten und war ihm stets ein „guter Kamerad" gewesen, hatte trotzdem aber nicht vermocht, den hochgeborenen Untergebenen zu einer gerechten Beurtheilung zu veranlassen. Auch in Paris hatte dieser sich nicht überwinden können, sich auf Barts Kosten lustig zu machen, ihn den Hofcavalieren gegenüber als einen ungehobelten Menschen hingestellt, der weder lesen noch schreiben könne und sehr bald hieß es: „Kommt, wir wollen den Bär sehen, den Forbin hergeführt hat."

An diesen ersten Aufenthalt Barts in Paris knüpfen sich auch verschiedene Anekdoten, welche allerdings mit Forbins ab=

fälligen Aeußerungen über den tapferen Dünkircher Seemann übereinstimmen und sich bis auf die Jetztzeit erhalten haben, trotzdem aber den Stempel der Erfindung an der Stirn tragen sobald man sich die Mühe giebt Barts Wesen, wie es sich in seinen Thaten äußert und auch von kompetenten und unparteiischen Zeitgenossen wie Faulconnier geschildert wird, etwas näher zu studiren.

So z. B. soll er bereits vor Tagesanbruch im königlichen Schloß zur Vorstellung erschienen ein und bis zur passenden Stunde im Vorzimmer gewartet haben. Da er Niemand kannte und sich langweilte, zog er seine Pfeife hervor und begann zu rauchen. Die Anwesenden waren aufs Höchste erstaunt, Jemand sich solche Freiheiten herausnehmen zu sehen. Die Wachen wollten ihn entfernen und sagten ihm, daß Rauchen hier nicht gestattet sei, aber er erwiderte ihnen kaltblütig: „Ich habe diese Gewohnheit im Dienste des Königs meines Herrn angenommen und sie ist mir jetzt unentbehrlich. Es wird also wohl Niemand etwas Unrechtes darin finden, wenn ich auch hier sie ausübe", wobei er ruhig weiter rauchte, aber auch auf seinem Platze blieb, ohne sich zu erkennen zu geben.

Entrüstet eilten einige Höflinge zum Könige, um ihm mitzutheilen, daß ein Unbekannter die Unverschämtheit habe, im Vorzimmer zu rauchen und sich weigere fortzugehen.

Ludwig brach in lautes Lachen aus und sagte: „Ich wette, das ist Jean Bart; lasst ihn ruhig gewähren." Kurze Zeit darauf befahl er ihn zu sich und äußerte nach sehr gnädigem Empfang: „Jean Bart, nur Ihnen ist es gestattet, bei mir zu rauchen."

Als er dann entlassen war, umgaben die Hofcavaliere

den vom Könige so ausgezeichneten Mann, bestürmten ihn mit allerlei Fragen und wünschten namentlich zu wissen, wie er es möglich gemacht habe, die Blockade von Dünkirchen zu brechen. Als Antwort stellte er alle die Frager in eine Reihe, durchbrach dann dieselbe im Anlauf, indem er rechts und links heftige Püffe mit den Fäusten austheilte und sagte zurückkehrend nur: „So habe ich es gemacht.“

Als der König von dieser eigenthümlichen Erklärung hörte ließ er Bart zu eigenem Amüsement nochmals rufen und wiederholte in der Erwartung, ihn in Verlegenheit zu setzen, die Frage wegen des Blockadebruchs. Doch Bart erzählte die Sache ohne Scheu in sehr derber und schließlich stark mit technischen Ausdrücken gespickter Redeweise, wie er den Feinden seine Steuerbord- und Backbordbreitseite zu geschickt u. s. w.

Die Höflinge äußerten ihr Erstaunen über diese sonderbare Weise des Sprechens, aber Ludwig sagte zu ihnen: „Er spricht zwar zu mir etwas grob, aber er handelt wie ein Edelmann für mich,“ und fügte, sie der Reihe nach mit den Augen musternd, hinzu: „Giebt es einen unter Ihnen, der im Stande wäre das zu vollbringen, was er gethan hat!?“ Alle senkten schweigend das Haupt.

Eine ähnliche Erzählung der Art behandelt Barts Verhalten gegen den Schatzbeamten Gruin, der ihm die vom Könige angewiesene Summe von 1000 Thalern auszuzahlen hatte. Als Bart dessen Wohnung gefunden, fragte er den Portier: „Wohnt hier Pierre Gruin?“ „Hier wohnt Herr Gruin!“ lautete die Erwiderung, worauf Bart ohne Weiteres die Treppen hinaufging und die verschiedenen Thüren öffnete,

bis er an die richtige gelangte, wo er Gruin mit Freunden beim Mittagstisch fand.

„Wer von Ihnen ist Pierre Gruin?" fragt er. Dieser erwidert: „Mich nennt man Herrn Gruin." Bart präsentirt ihm die Anweisung und sagt: „Zahlen Sie!" Gruin liest sie, thut als ob er sie ihm über die Schulter zurück hinreichen will und läſſt sie dabei fallen, „Kommt in zwei Tagen wieder", äußert er dabei. Doch Bart zieht seinen Säbel und herrscht ihm zu: „Nimm sie auf und zahle sofort!!"

Einer der Anwesenden erkennt Bart und flüstert Gruin zu: „Zahlen Sie schleunigst, es ist Jean Bart, er läſſt nicht mit sich spaßen."

Gruin jetzt selbst eingeschüchtert steht auf, nimmt die Anweisung vom Boden und ersucht Bart ihm in sein Büreau zu folgen, um sein Geld zu empfangen. Als er ihm jedoch einige Säcke mit Silbergeld aushändigen will, sagt Bart: „Ich bin kein Maulesel, ich muß Gold haben," was ihm auch von Grnin, den die Furcht höflich gemacht, gegeben wird.

Man rieth darauf Bart, sich angemessen zu kleiden und zum Könige zu gehen, um ihm für seine vielfachen Gunstbezeugungen den gebührenden Dank abzustatten und sich von ihm zu verabschieden. Bart ließ sich darauf einen Anzug von Goldbrokat machen nnd denselben, selbst die Beinkleider nicht ausgenommen, mit Silberbrokat füttern.

Diese Fütterung, namentlich der Beinkleider, war ihm äußerst unbequem, entlockte aber dem Könige, als er davon erfuhr, ein herzliches Lachen über diese Einfachheit, oder sagen wir lieber Dummheit, denn eine solche wäre es unbedingt gewesen, wenn die Sache wahr wäre, obwohl sie als

solche von mehreren Biographen Barts, unter anderm auch von Richer ausgegeben wird.

Sie ist aber ebenso wie die beiden andern Anekdoten erfunden, denn ein Mann, der solche Pläne konzipiren und sie mit solcher Klugheit und Würde durchführen konnte, der seit drei Jahren mit der Tochter einer der angesehensten und reichsten Familien Dünkirchens verheirathet war, der als Kapitän zur See zwei Campagnen unter dem vornehmen und feinen Grafen Tourville gemacht und dem der König einige Jahre später den Adelsbrief mit der ausdrücklichen Versicherung zusandte, daß Niemand in ganz Frankreich würdiger sei, ihn zu empfangen — ein solcher Mann konnte unmöglich solche Absurditäten begehen, wie sie ihm bei dieser Gelegenheit angedichtet wurden.

Wohl mag er sich auf dem ihm so fremden Parquet des Hofes unbehaglich gefühlt und bei seiner natürlichen Bescheidenheit und Schüchternheit in der ungewohnten Umgebung sich wahrscheinlich auch etwas linkisch in seinem Benehmen gezeigt haben — aber unmöglich kann letzteres ein so rohes gewesen sein, wie man es nur Menschen ohne jede Bildung und Erziehung zutrauen kann.

Und ähnlich verhält es sich auch mit Forbins Behauptung, er habe weder lesen noch schreiben können. Zunächst existiren im Archiv zu Versailles eine Reihe Depeschen von ihm. Sie sind zwar nicht eigenhändig von ihm geschrieben sondern nur mit seinem Namenszuge unterzeichnet, aber sie sind alle in demselben Geiste verfasst, klar und präcis stylisirt und zeugen von dem hellen Verstande und der logischen Denkweise, welche Faulconnier an Bart rühmt. Er diktirte sie seinem Sohne Cornil und jedenfalls war dieser im Jahre 1692

seinem Alter nach noch nicht im Stande derartige Schriftstücke selbständig zu verfassen. Aus dem Umstande allein, daß nur Namens-Unterschriften aufbewahrt sind, darf man unmöglich schließen, daß er nicht habe schreiben können. Wie viele große Männer müssten dann in gleichen Verdacht kommen!

Als Kapitän und Geschwaderchef konnte er seine Schiffe nur nach den Seekarten führen und musste dieselben beständig zu Rathe ziehen. Wie hätte er dies wohl machen sollen, ohne lesen zu können, und ist es endlich denkbar, daß seine Eltern, die zu den wohlhabenden und angesehenen Familien Dünkirchens gehörten, die Admiräle unter ihre Vorfahren zählten, ihren Sohn ohne jede Schulbildung hätten aufwachsen lassen? Man kann deshalb solche Behauptungen nur in das Reich der Fabel verweisen. Neid, Mißgunst und Witzhascherei haben sie erfunden, um einen Mann lächerlich zu machen, der in seiner Einfachheit an Geistesgröße doch alle seine Neider und Feinde bei weitem überragte. Eine einfachere Erklärung für das Nichtvorhandensein eigenhändig geschriebener Berichte bietet der Umstand, daß Bart ein Flamländer war und wahrscheinlich nicht gut genug französisch schrieb, wie es für offizielle Depeschen nöthig war.

Bart kehrte nach kurzem Aufenthalte in Paris und Versailles nach Dünkirchen zurück und übernahm wieder das Kommando seines Geschwaders, um trotz der herannahenden schlechten Jahreszeit nochmals eine Kreuztour zu machen. Während seiner Abwesenheit hatte die französische Flotte unter Graf Tourville bei Kap La Hogue am 29. Mai 1692 durch die vereinigten Engländer und Holländer unter Admiral Russel eine furchtbare Niederlage

erlitten. Ludwig XIV., der trotz aller andern kriegerischen Unternehmungen, die Frankreichs ganze Kraft anspannten und trotz des bereits mehrmaligen Mißlingens dieser Pläne in seinem Größenwahn immer noch die Rückführung des Königs Jacob II. auf den verlorenen Thron plante, hatte zu diesem Zwecke 9000 Mann Franzosen und 15 Bataillone Irländer an der Küste der Bretagne zusammengezogen, um von da aus Jacobs Landung in England zu unterstützen. Doch zu diesem Zwecke musste zuvor die vereinigte Flotte geschlagen werden und Tourville erhielt deshalb direkten schriftlichen Befehl, dieselbe im Kanal aufzusuchen und sie ohne Rücksicht auf ihre etwaige Zahl anzugreifen. Beim Zusammentreffen mit dem Feinde stellte sich heraus, daß derselbe bedeutend stärker, als man muthmaßte und ein Unterliegen ziemlich gewiß war. Der von Tourville zusammengerufene aus allen oberen Offizieren bestehende Kriegsrath sprach sich unter solchen Umständen einstimmig für den Rückzug aus. Während der Berathung der Kapitäne ging Tourville schweigend in der Kajüte auf und ab; als dann aber der älteste Offizier das Resultat der Besprechungen meldete, die einen Rückzug befürworteten, zog er den königlichen Befehl aus der Tasche, zeigte ihn und sagte nur mit fester Stimme „Meine Herren, wir müssen uns schlagen, thun Sie Ihre Pflicht."

Alsbald gab er das Signal zur Formirung der Schlachtlinie und der zweitägige Kampf begann. Die Franzosen schlugen sich auf das Brillanteste, aber alle ihre Tapferkeit vermochte das Unglück nicht abzuwenden. Am ersten Tage erlitten sie zwar keine empfindlichen Verluste; alle ihre Schiffe blieben seefähig, während die Alliirten zwei einbüßten, aber ihr beabsichtigter Rückzug während der Nacht gelang nicht.

Ein Theil entkam zwar nach St. Malo und 3 Schiffe liefen nach Cherbourg sowie 12 unter Tourville nach der Rhede von La Hogue ein, aber die verfolgenden Feinde zwangen diese 15 Linienschiffe sich auf die Küste treiben zu lassen und verbrannten sie dort sämmtlich, diejenigen bei La Hogue im Angesicht des Königs Jacob, der damit seine Hoffnungen gänzlich scheitern sah. Ludwig XIV. hatte einige Tage vor der Schlacht genauere Nachrichten über die Stärke des Feindes erhalten und Tourville Gegenbefehl ertheilt; dieser langte am 29. Morgens in La Hogue an, wurde auch sofort in Abschrift durch zehn verschiedene schnellsegelnde Barken nach allen Richtungen weiterbefördert, aber keiner desselben gelang es, die Flotte rechtzeitig aufzufinden und sie vor ihrem traurigen Schicksal zu bewahren.

Da auch die geretteten Schiffe sehr stark gelitten hatten, so verhinderte diese schwere Niederlage die französische Flotte in dem laufenden Jahre irgend etwas in See zu unternehmen und es war dem Könige deshalb um somehr darum zu thun, durch Barts kühne Seezüge die Feinde, welche jetzt das Meer beherrschten, in ihrem Handel so viel wie möglich zu schädigen.

Bart hatte inzwischen sein aus den drei Fregatten Comte, Hercule und Tigre von 44 resp. 36 Geschützen und aus einem Brander bestehendes Geschwader in besten schlagfertigen Stand gesetzt, die Schiffe gekielholt, ihren Boden gründlich von den angewachsenen Muscheln und Pflanzen reinigen und ihn mit einer Salbe aus Graphit und Talg schmieren lassen, um ihre Schnelligkeit zu vermehren und längere Zeit zu erhalten, da zu jener Zeit der jetzt gebräuchliche und den Anwuchs hindernde Kupferbeschlag noch nicht bekannt war.

Er lag wiederum auf der Rhede, um wie im Frühjahr eine Gelegenheit zum Durchbruche durch das Blockadegeschwader zu erspähen. Diesmal brauchte er jedoch nicht so lange zu warten. Ein schwerer Herbststurm zwang die Feinde ihren Ankerplatz aufzugeben und eines Nachmittags sich auf einige Meilen von der Küste zu entfernen, um durch die Gewalt des Windes nicht auf dieselbe geschleudert zu werden. Als sie andern Tages am 7. Oktober 1692 zurückkehrten fanden sie Bart auf der Rhede nicht mehr vor. Sie glaubten, daß er sich in den Hafen zurückgezogen habe, weil es ganz unmöglich schien, daß bei dem furchtbaren während der Nacht herrschenden Nordwinde ein Schiff sich von der Küste abarbeiten konnte, aber das Unglaubliche war dennoch geschehen. Mit seiner wunderbaren Kenntniß der Sände und Strömungen hatte er nicht davor zurückgescheut, in tiefster Dunkelheit das Wagniß zu unternehmen, war glücklich in See gekommen und nach kürzester Zeit erfuhren die Feinde zu ihrem Schrecken, daß er wiederum ihnen entschlüpft war. Bereits 24 Stunden später nahm er vier reichbeladene englische Schiffe und schickte sie wohlbehalten in französische Häfen.

Wenige Tage später traf er eine Handelsflotte derselben Nation von 86 Schiffen, die im Gefühle der Sicherheit, die französischen Häfen engblockirt zu wissen, nicht einmal durch Kriegsschiffe geleitet wurden. Er nahm den werthvollsten Theil ihrer Ladung und die ganzen Besatzungen an Bord seines Geschwaders und verbrannte sodann die sämmtlichen Schiffe. Danach steuerte er auf die Küste von England, verbrannte bei Newcastle 500 Häuser, landete die Gefangenen und kehrte nach Dünkirchen zurück, während er

auf dem Wege dorthin noch Prisen im Werthe von über einer halben Million Thaler machte und nebst anderer enormer Beute mitbrachte. Seinem Einlaufen in den Heimatshafen stellte sich kein Hinderniß entgegen, denn die schlechte Jahreszeit hatte die Blokade unmöglich gemacht. Die Feinde hatten ihre Flotte in drei Geschwader getheilt und suchten ihn auf offenem Meere, allerdings vergebens, denn wo sie hinkamen, war er bereits gewesen und wie ein Blitz verschwunden, um fünfzig Meilen entfernt wieder aufzutauchen.

Nach kaum 24 stündigem Aufenthalte in Dünkirchen war er abermals draußen und fuhr fort, den feindlichen Handel zu ruiniren. Als endlich der Winter heranrückte und die Schifffahrt infolge dessen sehr verringert wurde, beabsichtigte auch er, sein Geschwader in Dünkirchen außer Dienst zu stellen, erfuhr aber durch einen dänischen Kapitän, daß dieser einer aus der Ostsee kommenden und von drei Kriegsschiffen begleiteten holländischen Handelsflotte begegnet sei. Sofort setzte er alle Segel bei, um sie aufzusuchen. Sehr bald fand er sie, griff an, enterte selbst das feindliche Flaggschiff von 54 Kanonen, fand jedoch einen so heroischen Widerstand, daß seine dreimalige Attaque abgeschlagen wurde und es schließlich dem Holländer gelang, die Flucht zu ergreifen, da er Barts Schiff durch sein Geschützfeuer für eine kurze Zeit gefechtsunfähig gemacht hatte. Bart verfolgte ihn nicht, denn die beiden andern Fregatten waren von „Hercule" und „Tigre", seinen beiden Kameraden, durch Enterung genommen und das ganze Convoy damit in seine Hand gefallen, das er ebenfalls ungefährdet nach Dünkirchen hineinbrachte.

Infolge dieses gelungenen Coups ging er nach schleuniger Reparatur seiner Schiffe, zu denen noch ein viertes trat, trotz der schlechten Jahreszeit nochmals in See und begegnete bald darauf einem englischen Geschwader von fünf großen Linienschiffen, die er eine Zeit lang recognoscirte, dann aber passiren ließ, da er ihre Uebermacht zu groß fand und auf der Jagd nach einem vom Norden kommenden holländischen Kornconvoy war.

Hätte er freilich ahnen können, daß der zum König von England erwählte Prinz von Oranien, der furchtbarste und unbeugsamste Feind Frankreichs sich an Bord eines jener Schiffe befand, um sich von Holland nach England zu begeben, so würde der kühne Mann gewiß keinen Augenblick gezögert haben, das Geschwader trotz seiner großen Ueberlegenheit anzugreifen. Wer weiß, ob es ihm nicht gelungen wäre, auch hier wie so oft in ähnlichen Fällen den Sieg davon zu tragen und mit der Gefangennahme des Prinzen nicht nur für Frankreich, sondern auch für Europa eine Wendung ihrer historischen Geschicke herbeizuführen. Um einen so hohen Preis zu erringen, hätte er gewiß Alles daran gesetzt

Wie der Prinz von Oranien selbst über eine solche Möglichkeit urtheilte, geht aus einer Aeußerung hervor, welche er gegen den Admiral seines Geschwaders machte.

Als die Franzosen sich anscheinend in feindlicher Absicht näherten, fragte er wer es sein könne. Die Engländer, von denen einige die Schiffe, mit denen sie früher im Kampfe gewesen wieder erkannten, theilten ihm mit, daß es Bart mit seiner Division sei. Bei Nennung dieses Namens gab der Prinz sofort den Befehl, seine Standarte herunter zu

holen. „Denn" fügte er hinzu „wenn dieser unerschrockene Mensch sieht, daß ich mich auf einem der Schiffe befinde, so wagt er alles, um es zu nehmen."

Welchen Ruf musste Jean Bart bereits haben, wenn ein Mann von so hervorragendem Muthe wie der Prinz von Oranien trotz seiner überlegenen Schiffsmacht in solcher Weise über ihn sprach!

Bart ging indessen nordwärts und seine wunderbare Findigkeit führte ihn auch bald auf die Spur des gesuchten holländischen Convoys, das von drei Fregatten von 48, 40 und 36 Geschützen geleitet wurde. Nach kurzem Kampfe bemächtigte er sich der größten, schlug die beiden andern in die Flucht und nahm 18 von den Kauffartheischiffen, um auch sie glücklich nach Dünkirchen zu führen, wo er im Dezember eintraf und sein Geschwader in Winterlager brachte.

So endete seine denkwürdige Campagne des Jahres 1692, in der er den Feinden seines Landes so gewaltige Nachtheile zufügte, daß sie die verlorene Schlacht von La Hogue mehr als aufwogen

Während des Winters ließ Ludwig XIV. eine Flotte aus 61 Schiffen und einigen 20 Brandern und Transportschiffen bestehend ausrüsten, um seinen Feinden abermals entgegenzutreten. Tourville erhielt den Oberbefehl aber diesmal die unbeschränkte Vollmacht, nach seinem eigenen Ermessen zu handeln, da der König sich vorwerfen musste, allein die vorjährige Niederlage verschuldet zu haben.

Am 26. Mai 1693 verließ diese Flotte den Hafen von Brest und Jean Bart wurde berufen, um in ihr das Linienschiff Glorieux von 62 Kanonen zu führen. Tourville richtete seine Schritte jedoch nicht zum Kanal, wo er an einer

Besiegung der starken vereinigten Flotten wohl Zweifel hegen mochte, sondern südwärts, um mit sicherem Erfolge dem Handel der Alliirten einen schweren Schlag zu versetzen. Er hatte in Erfahrung gebracht, daß eine aus mehreren hundert Segeln bestehende und von 25 Kriegsschiffen escortirte Handelsflotte in Begriff war, von England nach dem Mittelmeere abzugehen und beabsichtigte, dieselbe abzufangen und womöglich zu vernichten, was bei der großen Uebermacht seiner Schiffe nicht schwierig schien. Das Nachrichtenwesen war zu jener Zeit nur sehr mangelhaft und ebenso wie die Franzosen im vorhergehenden Jahre bei La Hogue bis zum letzten Augenblicke in Unkenntniß der feindlichen Flottenstärke geblieben, deliberirten die Alliirten noch auf der Rhede von St. Helens bei Plymouth über den von dem Convoy einzuschlagenden Weg, um den Franzosen zu entgehen, als Tourville schon an den Küsten von Portugal zwischen Kap St. Vincent und der Bai von Lagos kreuzte, und von hieraus die besten Segler der Flotte nach allen Richtungen zum Recognosciren aussandte.

Am 26. Juni Abends wurde die Annäherung des Convoys signalisirt. Es war in 15 Seemeilen Entfernung von St. Vincent gesehen und kam in einer Stärke von ungefähr 140 Segeln in drei Kolonnen herunter. Tourville setzte sofort Segel, um ihm in der Nacht entgegenzugehen, nahm aber am andern Morgen vorsichtiger Weise in der Nähe von Lagos eine Stellung ein, die es ihm möglich machte einem Kampfe auszuweichen, falls die begleitende Kriegsflotte stärker als die seine sein sollte. Eine nähere Recognoscirung beseitigte jedoch diese Besorgniß, nur 27 Kriegsschiffe bildeten die Escorte und es wurde deshalb der

Angriff gewagt. Das fast dreifache numerische Uebergewicht der Franzosen machte den Ausgang nicht zweifelhaft. Tourville schlug die Alliirten, verbrannte 45 Schiffe und nahm 27, darunter zwei Kriegsschiffe mit 60 Kanonen; die übrigen und etwa 50 Kauffartheischiffe entkamen. Daß Bart sich bei dieser Gelegenheit wieder auszeichnete, konnte nicht anders erwartet werden; er war mit seinem Schiffe detachirt, traf bei Faro auf sechs reich beladene und mit 50—24 Geschützen armirte Holländer, trieb dieselben nach einander gegen die Küste und verbrannte sie.

Die Scharte von La Hogue war ausgewetzt; doch zog es Tourville vor, nicht nach dem Norden zurückzukehren, um nicht den erlangten Ruhm wieder auf das Spiel zu setzen, sondern ging nach Toulon, weil er auf dem Wege dorthin keine Feinde zu erwarten hatte. Hier wurde die Flotte außer Dienst gestellt, obwohl man sich mitten im Sommer befand und die Feinde die ganze Nordküste von Frankreich unter strenger Blockade hielten. Man glaubte für dieses Jahr genug gethan zu haben. Ludwig XIV. wurde alt, Colbert, Seignelay und Du Quesne waren todt und die französische Seemacht begann von der Höhe herabzusteigen, die sie noch vor 10 Jahren eingenommen, um nach Ludwigs Tode wieder auf eine Stufe herabzusinken, wie vor der Mitte des Jahrhunderts, und andern Nationen den Platz zu räumen. Der Mann, welcher auf dem besten Wege war, sie vor diesem Niedergange zu bewahren, und ihr mit der Zeit einen Führer zu geben, in dem sich wie bei dem großen de Ruiter alle seemännischen und militärischen Vorzüge eines zum Siegen geborenen Admirals vereinigten, Jean Bart,

wurde leider in der Blüthe seiner Jahre mitten aus seinen stets wachsenden Triumphen durch den Tod fortgerissen.

Barts ausgezeichnetes Verhalten in dem Kampfe bei Lagos fand eine entsprechende Belohnung. Der König gab ihm das Kommando von sechs Fregatten, um sich von Dünkirchen aus nach Flekker bei Christiansand in Norwegen zu begeben und von dort eine für Rechnung des Staates befrachtete Kornflotte zu holen.

Zu allen Leiden, die Ludwigs Ruhmsucht und Größenwahn bereits über Frankreich gebracht, in dem seine beständigen Kriege und seine Bigotterie Handel und Wandel, die Quellen der Landeswohlfahrt zerstörten, Hunderttausende auf den Schlachtfeldern opferten oder aus dem Vaterlande vertrieben, die Bevölkerung durch Steuern erdrückten und verarmen ließen, waren in den letzten Jahren auch noch Mißernten getreten und die Schrecken einer Hungersnoth bedrohten den Norden Frankreichs. Den Feinden war dies bekannt und sie suchten die Kalamität dadurch für sich auszubeuten, daß sie die Gewässer der Nord- und Ostsee mit ihren Kriegsgeschwadern bedeckten und alle für Frankreich bestimmte Kornzufuhr abschnitten.

Und dennoch musste Hülfe geschafft werden, wenn nicht das Schlimmste eintreten sollte, das konnte sich Niemand verhehlen. Nach allgemeiner Ansicht gab es nur einen Mann in Frankreich, der ein solches Wagniß unternehmen und glücklich zu Ende führen konnte und dieser Mann war Bart. Auch Ludwig selbst war dieser Meinung und vertraute ihm deshalb die schwierige Mission an, deren er sich wieder mit wunderbarem Muth, Geschick und Glück entledigte. Sein Geschwader bestand aus den Fregatten Maure und

Fortuné von 52, Mignon und Jersey von 44, Comte und Adroit von 40 Kanonen. Der Maure war sein Flaggschiff. Er machte das Geschwader mit so erstaunlicher Schnelligkeit seefertig, daß die Feinde ihn noch bei der Flotte in Toulon glaubten, als er in einer dunklen Nacht bereits Dünkirchen verlassen und auf dem Wege nach Norden auch schon eine englische Fregatte von 32 Geschützen durch Enterung genommen hatte. Unangefochten erschien er in Norwegen, ging mit dem segelfertig liegenden Kornconvoy in See und führte es Dank seiner außerordentlichen Kenntniß der nordischen Meere und ihrer Verhältnisse, in der seiner Zeit ihm nur De Ruiter gleichkam, auf Wegen nach Dünkirchen, welche die Feinde nicht ahnten, so daß er auch nicht einem einzigen der auf ihn fahndenden Geschwader begegnete. Kaum drei Wochen nach seinem Abgange war er schon wieder zurück, und die mit soviel Bangen und Sehnsucht erwartete Zufuhr verbreitete Freude und Jubel im ganzen Lande. Bart wurde von dem Volke fast auf Händen getragen, aber auch der König erkannte den außerordentlichen Dienst, den der heldenmüthige Mann ganz Frankreich geleistet durch Verleihung des Kreuzes vom Militärorden des heiligen Ludwig an, eine Auszeichnung, die sonst nur berühmteu Männern vom Adel für ganz besondere und hervorragende Leistungen zu Theil wurde.

Doch nur wenige Tage blieb er im Hafen; wieder entschlüpfte er aus Dünkirchen ehe noch einmal die Feinde seine Ankunft erfahren hatten und nahm im Dezember 1693 in der Nähe der flandrischen Küste drei englische Fregatten, den Milford, Warington und Prince of Wales, sowie 4 mit Kriegsmunition für England beladene Kauffarthei-

schiffe, denen die beiden ersteren zur Escorte dienten und verbrannte sie sämmtlich. Schneestürme und scharfer Frost, sowie die Aussicht in solcher Jahreszeit keine Prisen von entsprechendem Werth mehr auf See zu finden veranlassten ihn gegen Weihnachten zur Rückkehr und das Geschwader wurde außer Dienst gestellt.

Das nächste Jahr rief ihn wieder auf sein Element, um eine That zu vollführen, welche seinen Namen unsterblich machte und als Diadem in dem Ruhmeskranze strahlt, den der heroische Seemann sich um sein Haupt geflochten.

Die von ihm im vorhergehenden Jahre ermöglichte Getreidezufuhr hatte zwar auf Monate die herrschende Nahrungsnoth gelindert, aber nicht beseitigt. Sie hob seit einiger Zeit wieder drohend ihr Haupt; der Scheffel Getreide kostete 30 Livres, elende Kornwucherer trieben den Preis noch immer in die Höhe und das ärmere Volk beging blutige Excesse, um den nagenden Hunger zu stillen. Man stand vor einer schrecklichen Katastrophe, der Hunderttausende hätten zum Opfer fallen müssen, wenn nicht Rettung kam. Die Königin von Polen hatte auf Bitten Ludwigs XIV. 130 große Schiffe in verschiedenen Häfen der Ostsee mit Korn beladen lassen, welche bis in die Nähe der französischen Küste von dänischen und schwedischen Kriegsschiffen escortirt werden sollten. Man hoffte auf diese Weise sie unangefochten von Holland und England durch die Nordsee führen zu können, da Dänemark und Schweden mit jenen beiden Mächten in Frieden lebten. Für alle Fälle sollten jedoch auch französische Kriegsschiffe zu ihrem schützenden Geleit ab-

gehen und wiederum war es Jean Bart, auf den die Wahl des Königs für die wichtige Mission fiel.

Die Ausrüstung seines diesmal aus sieben Fregatten bestehenden Geschwaders war am 20. Mai beendet. Ein früheres in See gehen wäre zwecklos gewesen, da die Convoyschiffe durch den sehr lange dauernden Winter bis über die Mitte des Mai hinaus im Eise eingeschlossen blieben und erst seit einigen Tagen die Nachricht von dem beginnenden Aufbrechen des letzteren in Dünkirchen eingetroffen war.

Aber auch die Feinde hatten von Barts neuer Expediton gehört und beschlossen sein gefürchtetes Auslaufen auf jeden Fall zu hindern. Um seinen Durchbruch diesmal unmöglich zu machen blockirten sie nicht nur ebenso wie früher alle fahrbaren Ausgänge der Rhede nach See auf das engste, sondern legten auch noch vor jedes Intervall in zweiter Linie ein Kriegsschiff, so daß Bart jetzt selbst einsehen musste, ein ähnliches Forciren des Blockadegeschwaders wie damals sei völlig unausführbar. Doch der geniale Kapitän, den Forbin als einen Dummkopf darzustellen bemüht ist, war um eine andere Kriegslist nicht verlegen, und wiederum wusste er die über alle Maßen erbosten Feinde mit vollem Erfolg zu täuschen.

Kontraire Winde von mehrwöchentlicher Dauer verzögerten die Ausführung seiner Ideen bis zum 28. Juni zu Barts eigener größter Verzweiflung. Die Noth im Norden Frankreichs war aufs Höchste gestiegen, das ganze Volk sah auf ihn als seinen Retter und er selbst war ohnmächtig zu handeln, weil höhere Gewalt ihn daran hinderte.

Endlich schlug der Wind um, wurde günstig und Bart zögerte nun auch keinen Augenblick länger seinen Plan in

das Werk zu setzen. Wie früher wurden seine Schiffe mit Anbruch der Nacht so fertig gemacht, daß es nur der wenigen Augenblicke des Kappens der Ankertaue bedurfte, um in See zu gehen. Etwa zwei Stunden nach Dunkelwerden begann sich auf dem Geschwader eine große Aufregung zu zeigen, wenn dieselbe sich auch durchaus nicht in lauter Weise kundgab. Im Gegentheil wurde das tiefste Schweigen beobachtet, um mit dem ablandigen Winde keinen verrätherischen Laut zum Feinde gelangen zu lassen, der ganz außerordentlich wachsam war und dessen zahllose bewaffnete Boote vor seiner ganzen Linie beständig hin und herruderten.

Aller Augen waren seewärts gerichtet und Bart selbst ließ kaum einige Sekunden das Fernrohr sinken, mit dem er er seit längerer Zeit fast ununterbrochen den nördlichen Horizont zu durchforschen suchte. Auch ihm fehlte heute die gewohnte Ruhe und Kaltblütigkeit, die ihn sonst im heißesten Schlachtgetümmel nie verließ und ein Zittern ängstlicher Besorgniß durchlief die sonst eisernen Nerven des ungewöhnlichen Mannes. Es musste wohl ganz etwas Besonderes sein, das in solcher Weise auf ihn einzuwirken vermochte und das war es in der That. Er erwartete mit alle den Seinen in tödtlicher Spannung ein Signal — das Zeichen für das Gelingen seiner List, von dem so unendlich viel abhing. Nicht die Sorge um das eigene Leben oder um einen Kampf mit dem übermächtigen Feinde war es, die sein unerschrockenes Herz in diesem Augenblicke verzagt zu machen schien — nein der Gedanke, daß Hunderttausenden seiner Landsleute der grausige Hungertod ins Antlitz starrte, und daß eine furchtbare Katastrophe über sein Vaterland hereinbrechen musste, wenn sich jenes Signal nicht zeigte — das

quälte ihn und ließ den starken Helden erzittern sowie alle seine Untergebenen mit ihm, so daß es auch auf ihnen wie ein drückender Alp lastete.

Da wich auf einmal der Bann von den gepressten Gemüthern. Weit draußen in See blitzte ein Lichtschein auf, gleich darauf noch einer, dann wurden es vier, dann sieben nebeneinander und sie tauchten wie Irrwische auf der leichtbewegten Meeresfläche. „Gott sei gelobt!“ rang es sich von den Lippen Jean Barts und seine Gestalt richtete sich elastisch auf. Alle Sorge war verschwunden, aus dem Auge strahlte wieder der alte Siegesmuth — die Lichter sagten ihm, daß er das Spiel gegen die Feinde gewonnen, oder wenigstens zu gewinnen im Begriff stand.

„Sage dem Bootsmann vorn, daß er die Buglaterne klar hält, Cornil,“ rief er mit gedämpfter Stimme seinem Sohne zu, der nicht aus seiner Nähe gewichen war, „und wenn Du zurückkommst, theile dem ersten Offizier mit, daß Jeder seinen Posten einnimmt, mit Gottes Hülfe werden wir in einer halben Stunde in See sein.“

Doch den letzten Befehl brauchte Cornil nicht auszuführen; Offiziere wie Mannschaften, sie alle hatten ebenfalls die Lichter gesehen, sie kannten ihre Bedeutung und waren von selbst auf ihre Stationen geeilt.

Da rollte der Donner eines Kanonenschusses über das Wasser und schlug dumpf an das Ohr der Franzosen, die, und Bart vor allen, mit Jubel den Schall begrüßten. Ihm gab der Schuß die Gewißheit, daß seine List vollständig gelungen war. Auch die Feinde hatten die Lichter wahrgenommen, aber sie hielten sie für die Laternen von Barts Geschwader, das auf ihnen unbegreifliche Weise dennoch durchgeschlüpft war und

nun noch höhnend seine Lichter zeigte. Jener Kanonenschuß des feindlichen Admiralschiffes allarmirte die Flotte und ein gleichzeitig an seiner Raa geheißtes Laternenbild gab das Signal zur allgemeinen Verfolgung der so bitter gehaßten Franzosen. Die Dunkelheit gestattete nicht, irgend etwas von den Bewegungen der Feinde zu sehen. Eine halbe Stunde lang herrschte wieder eine gewisse sorgenvolle Spannung auf dem Geschwader und aller Augen waren auf die sieben Lichter gerichtet, die man, wenn auch etwas schwächer noch immer in gleichen Entfernungen von einander in nordwestlicher Richtung auf den Wellen flimmern sah.

Plötzlich verschwanden sie und tiefes Dunkel hüllte das Meer ein.

„Zeigt die Laterne," erschallte in diesem Augenblicke Barts Stentorstimme durch die Nacht, „klar das Kabel zu kappen!" Es war nicht länger nöthig, schweigsam zu sein, der Feind war fern und die Straße frei.

Die Laterne erschien vor dem Bug des „Fortuné" über der Wasserfläche und von den übrigen Schiffen leuchtete sofort das Antwortsignal herüber.

„Kappt das Tau! Fallen Segel!" kommandirte Bart. Die scharfen Aexte thaten in wenigen Hieben ihre Pflicht, die gelösten Segel fielen von den Raaen herunter und wurden blitzschnell gesetzt. Die Schiffe drehten mit dem Kopfe seewärts und flogen bei der schlanken Briese und dem ruhigen Wasser fort gegen Nordosten.

Als der Tag anbrach, da bedeckte die Flotte der Alliirten meilenweit die See in nordwestlicher Richtung und suchte unter Preß von Segeln die verwegenen Franzosen, aber am ganzen Horizonte war keine Mastspitze zu sehen.

Ja es waren Irrwische gewesen, die sie zu der vergeblichen Jagd verlockt und Bart den Weg frei gemacht hatten. Sieben flache Barken hatten sich auf Anordnung des Letzteren mit beginnender Dunkelheit am westlichen Strande der Rhede entlang geschlichen, sich dann in der erwähnten nordwestlichen Richtung draußen in See jenseits des Blockadegeschwaders postirt und jede eine Laterne angezündet, um den Feind glauben zu machen, daß Bart durchgebrochen sei. Die Täuschung war vollständig gelungen und Letzterer von dem Aufbruche der Alliirten und der beginnenden Jagd durch das Verlöschen der Lichter benachrichtigt, so daß er alsdann ungehindert nach Osten hin unter Segel gehen konnte.

Wohl hatten die verfolgenden Feinde einzelne der Barken passirt, aber sie jagten ein edleres Wild und ließen die vermeintlichen Fischerboote ungehindert ziehen, die noch vor Tagesanbruch den Hafen von Dünkirchen gewannen und der jubelnden Volksmenge Barts abermaligen wunderbaren Durchbruch verkündeten. Drei Tage darauf kehrte nach vergeblicher Jagd die Blockadeflotte zurück, um mit Beschämung zu sehen, daß ihr so emsig gesuchter Gegner ruhig auf der Rhede lag. Wie wandelte sich aber ihre Beschämung in ohnmächtige Wuth, als sie vernahmen, daß er fortgewesen, daß mit ihm die 130 Kornschiffe aus Norwegen eingelaufen waren und er außerdem drei holländische Kriegsschiffe als Prisen eingebracht hatte.

Die drei Tage waren gerade hinreichend für ihn gewesen, um einen blutigen siegreichen Kampf gegen eine Uebermacht zu bestehen, die Kornflotte in den Hafen zu führen und Frankreich vor einem furchtbaren Unglück zu bewahren.

Nachdem er die Rhede von Dünkirchen am 28. Abends verlassen, richtete er seinen Kurs nach der holländischen Küste

auf Texel zu. Etwa zwölf Seemeilen vor diesem, zwischen ihm und der Maas, erblickte er am andern Tage eine große Flotte von über hundert Schiffen. Sofort hielt er unter Preſſ von Segeln auf dieselbe zu und war nicht wenig erstaunt und erschreckt, in ihr das für Frankreich bestimmte Convoy zu entdecken, das er bei Flekker aufzusuchen im Begriff war. Es wurde von 11 Kriegsschiffen begleitet, 8 großen Holländern, zwei dänischen und einer schwedischen Fregatte. Die näheren Umstände über dies gänzlich unerwartete Zusammentreffen erfuhr er durch eine kühne Rekognoscirung, zu der er eins seiner Schiffe unter Lieutenant Chamblage, einem der tapfersten Offiziere des Geschwaders, entsandte. Dieser ging unter dem heftigsten Feuer der Holländer, in deren Nähe er zur Erreichung seines Zweckes passiren musste, in Sprechweite einiger der Handelsschiffe und erfuhr durch sie, daß das Convoy ungeduldig die Ankunft des durch Gegenwinde aufgehaltenen französischen Geschwaders erwartet hatte und bei dessen langem Ausbleiben endlich in See gegangen war. Die Hoffnung, unter Bedeckung der drei nordischen Kriegsschiffe als neutral betrachtet zu werden war jedoch nicht in Erfüllung gegangen und die ganze Flotte Tags zuvor von den 8 holländischen Kriegsschiffen unter Contre-Admial Hidde de Vries ohne Widerstand genommen, da die dänisch-schwedischen Begleiter passive Zuschauer des Neutralitätsbruches blieben. Nach dieser Auskunft drehte Bart, der sich luvwärts vom Feinde befand, auf doppelte Kanonenschußweite bei und signalisirte seine Kommandanten an Bord, um Kriegsrath zu halten oder vielmehr ihnen seinen Entschluß mitzutheilen, den er nach Erkenntniß der Sachlage sofort gefasst

und der dem Charakter des Mannes entsprechend nur Kampf sein konnte.

Demgemäß waren es auch nur wenige Worte, welche er an die versammelten Offiziere auf dem Halbdeck seines Schiffes richtete, die aber völlig genügten, um ihr demnächstiges Verhalten seinen Wünschen gemäß zu regeln.

„Wir müssen vorwärts und uns schlagen," redete er sie an. „Das Interesse Frankreichs erfordert es. Keine unnöthigen Kanonen, keine Gewehre, Kameraden, denken wir nur daran, Pistolen und Säbel zu gebrauchen. Ich werde den Contre-Admiral angreifen und Euch den Weg zeigen. Damit Gott befohlen. Es lebe der König!" Diese kurze Rede erfüllte ihren Zweck. Sie beseelte seine Untergebenen mit dem Heldenmuthe, den er selbst besaß. Sobald die Kommandanten an Bord ihrer Schiffe zurück und die Boote geheißt waren, was bei der enggeschlossenen Linie nur wenige Minuten beanspruchte, ging er zum Kampfe vor. Die Holländer hatten ein Schiff mehr und waren bedeutend stärker an Geschützen und Mannschaften, doch daran dachte Bart nicht. Mit vollen Segeln hielt er auf das Holländische Flaggschiff „Prinzessin Emilie" von 58 Kanonen ab, um es zu entern. Die ihm zugesandten Breitseiten beantwortete er erst auf Pistolenschussweite, dann legte er sich an Bord. Hidde de Vries war ein würdiger Gegner, er suchte nicht auszuweichen, sondern ebenfalls zu entern und sich mit dem kühnen Jean Bart zu messen. Bald bildeten die beiden Schiffe in ihrer eisernen Umarmung nur ein einziges blutiges Schlachtfeld, auf dem der wüthendste Kampf hin- und herwogte. Von beiden Seiten geschahen Wunder der Tapferkeit, jeder einzelne Mann focht wie ein Held, doch der Elan der Franzosen

war unwiderstehlich. Nach einer Viertelstunde wilden Ringens trafen sich Bart und Vries und standen Auge in Auge einander gegenüber. Säbel und Pistole waren die Waffen, doch Barts Gewandtheit und außergewöhnliche Körperstärke entschieden. Vries fiel mit Wunden bedeckt, sein erster Offizier lag todt auf dem Deck, die beiden andern Offiziere waren schwer verwundet. Ohne Führer kämpfte die brave Mannschaft noch eine Zeitlang weiter, dann wurden ihre Verluste zu schwer und sie streckten die Waffen, nachdem bereits ihre Admiralsflagge und die Gaffelflagge längere Zeit verschwunden war.

„Zehn Goldstücke Demjenigen," hatte Bart unmittelbar vor der Enterung seiner Mannschaft zugerufen, „der die Admiralsflagge, sechs Dem, der die Gaffelflagge mir bringt."

Ein junger Matrose aus der Provence springt mit ihm zugleich hinüber auf das feindliche Schiff, doch dann klettert er in den Wanten hinauf zur Spitze des Großmastes, um die Admiralsflagge zu holen. Der Bootsmann der „Prinzessin Emilie" sieht es und feuert ihm zwei Gewehrschüsse nach. Der eine geht dem Franzosen durch die linke Hand, der andere trifft den Schenkel. Mit fast unglaublicher Kaltblütigkeit umwickelt der Verwundete seine Hand mit einem Taschentuche und den Schenkel mit der Halsbinde; dann klettert er weiter, holt die Flagge herab, macht sich daraus einen Gürtel, läſſt sich an den Tauen herunter und eilt auf das Halbdeck, um auch die Gaffelflagge zu erobern. Schon hat er sie zur Hälfte niedergeholt, da sieht er sich wieder dem Bootsmann gegenüber, der ihm mit seinem Sponton einen Hieb versetzt. Der Matrose dreht sich um und antwortet mit einem Schlage seines Enterbeils in das Auge des Boots-

mannes, der todt niederstürzt. Dann holt er die Flagge vollends herunter, wickelt sie zu der andern um seinen Leib, springt auf das Deck, um noch weiter am Kampfe theilzunehmen und nach der baldigen Beendigung desselben Bart seine so schwer errungene Beute zu überbringen. Diese außerordentliche That liefert ein Beispiel dafür, mit welchem Wagemuth Bart seine Untergebenen zu erfüllen und zu begeistern wusste und erklärt seine unglaublichen Erfolge.

Kaum eine halbe Stunde dauerte das mörderische Gefecht, dann war das Admiralschiff genommen; doch nicht zufrieden mit dieser ruhmvollen Prise ließ Bart die Enterhaken loswerfen, um sofort sich einem zweiten feindlichen Schiffe längseit zu legen und dasselbe in kurzer Zeit zu erobern. Inzwischen waren seine Untergebenen nicht müßig geblieben, der „Mignon" hatte durch Enterung ein Schiff von 48 Kanonen genommen, während er selbst nur 44 führte; auch der „Adroit" hatte bereits einen Feind gezwungen sich zu ergeben, da brachen die Enterhaken und er sah ein holländisches 54 Kanonenschiff mit der Absicht selbst zu entern, auf sich zukommen. Seine halbe Mannschaft befand sich auf der Prise. Schnell entschlossen entsandte er die Boote, um jene zurück zu holen und den Angriff zu erwarten, doch war es zu spät und er befand sich in einer sehr kritischen Lage. Da erschien Jean Bart; er war grade mit dem zweiten Feinde fertig geworden, eilte mit vollen Segeln dem bedrängten Kameraden zu Hülfe und schlug den Holländer in die Flucht, dem jetzt alsbald seine übrigen Kameraden folgten, während die Dänen und Schweden ebenso ruhige Zuschauer blieben wie Tags zuvor. Bart verlor keine Zeit damit, die Feinde zu jagen, und sein Kampfesmuth verführte ihn nicht, die Klugheit aus den

Augen zu setzen; sein Hauptziel war die Kornflotte gewesen und ihre schleunigste Sicherung seine wichtigste Aufgabe. Er besetzte die drei genommenen Prisen und steuerte südwärts, um am folgenden Tage sie und 30 Kornschiffe nach Dünkirchen zu bringen, während die übrigen glücklich in benachbarte Häfen einliefen.

Sein Empfang durch die Bevölkerung war ein über alle Maßen enthusiastischer. Fast die ganze Einwohnerschaft seiner Vaterstadt hatte sich am Hafendamm versammelt, um mit dem Gouverneur Graf d'Estrades an der Spitze ihn willkommen zu heißen und für die Errettung aus der grausen Noth des Hungers zu danken. Die Glocken läuteten, Salutschüsse der Festung begrüßten seine Ankunft, Männer ergriffen die Zipfel seines Rockes, um sie zu küssen, Frauen lagen weinend mit abgezehrten Gesichtern auf den Knieen, oder hoben jauchzend ihre Kinder hoch empor, um ihnen den Helden zu zeigen, der aller ihrer Sorge und Angst ein Ende gemacht, der den furchtbaren Mangel gehoben und reichen Ueberfluß gebracht und aus tausend und abertausend Kehlen tönte der Jubelruf: „Es lebe Jean Bart!"

Vergebens suchte der ebenso bescheidene wie fromme Mann die Fülle dieser Ehrenbezeugungen von sich zu weisen, indem er den Gouverneur bat, seinen ersten Gang in die Kirche sein zu lassen und dort Gott für die gesandte Hülfe zu danken; er vermochte es nicht abzuwenden, daß dieser Gang sich zu einem Triumphzuge gestaltete, wie er mit dankbarerem und freudigeren Herzen von Seiten des Volkes selten einem Helden bereitet worden ist.

Die Menge des zugeführten Getreides auf den 130 großen Schiffen von je 500—700 Tonnen Gehalt war so bedeutend — über 10 Millionen Centner —, daß für lange

Zeit jede Sorge beseitigt schien und noch am Tage von Barts Ankunft der Preis des Kornes von 30 Livres für den Scheffel auf 3 herabsank.

Als einzige Belohnung für seine letzte That erbat sich Jean Bart vom Gouverneur die Erlaubniß, den Bericht darüber durch seinen Sohn Cornil nach Paris schicken zu dürfen, was der Graf d'Estrades natürlich sofort gestattete. Cornil hatte trotz seiner Jugend bei den sämmtlichen Kämpfen der letzten Jahre an der Seite seines Vaters Antheil genommen, alle Enterungen mitgemacht und selbst in den Augen des Letzteren sich so ausgezeichnet, daß er ihn würdig hielt, die Botschaft des letzten Sieges und seiner segensreichen Folgen für Frankreich persönlich dem Hofe zu überbringen.

Der an den Minister Pontchartrain abgestattete Bericht, der wie alle Depeschen Barts über seine verschiedenen Seezüge im Archive von Versailles aufbewahrt ist, soll nach der Versicherung des Biographen Richer (Vie de Jean Bart, Chef de Escadre sous Louis XIV. Paris 1789 S. 146.) von Barts eigener Hand herrühren, was am Besten Forbins mißgünstige Aeußerung, der berühmte Mann habe weder lesen noch schreiben können, widerlegen würde; neuere Historiker sind jedoch der Ansicht, daß nur die Unterschrift Bart angehöre und aller Wahrscheinlichkeit nach der junge Cornil ihn geschrieben habe. Jedenfalls war Bart aber der Verfasser dieses Briefes, dessen klarer verständlicher Stil und zurückhaltende Bescheidenheit in der Darstellung eines so bedeutenden und von so außerordentlich wichtigen Konsequenzen begleiteten Sieges den ganzen Charakter des Mannes wiederspiegelt und der deshalb hier Platz finden soll. Er lautet wörtlich:

Gnädiger Herr!

Ich nehme mir die Freiheit, an Sie zu schreiben, um Sie davon in Kenntniß zu setzen, daß ich am 29. v M. zwischen Texel und der Maasmündung, ungefähr 12 Lieues seewärts 8 holländischen Kriegsschiffen begegnete, deren eines die Flagge eines Contre-Admirals führte. Ich ließ sie sofort näher rekognosciren. Man meldete mir, daß diese Schiffe sich einer mit Korn beladenen Flotte bemächtigt hätten, die für Frankreich bestimmt sei, daß sie sämmtliche Schiffe gezwungen, ihnen zu folgen und alle ihre Führer zu sich an Bord genommen hätten. Ich erachtete es unter solchen Umständen für meine Pflicht, mich zur Wiedernahme der Flotte zu schlagen. Infolge dessen ließ ich die Kapitäne des Geschwaders zum Kriegsrathe zu mir an Bord kommen und es wurde beschlossen, die Schlacht zu liefern.

Um das Beispiel zu geben griff ich zuerst an, hielt auf den Contre-Admiral zu und enterte ihn sofort. Obwohl er 58 Geschütze führte, gelang es mir nach halbstündigem Kampfe mich seiner zu bemächtigen, während welcher Zeit unsere beiden Schiffe an einander gefesselt blieben.

In dieser kurzen Zeit verloren die Feinde an Todten und Verwundeten mindestens 150 Mann, während ich nur 3 Todte und 20 Verwundete hatte. Unter der Zahl der feindlichen Verwundeten befindet sich der Contre-Admiral Hidde de Vries. Er hat einen Pistolenschuß in der Brust, einen Gewehrschuß im linken Arm und drei Säbelhiebe über den Kopf; der Arm hat ihm abgenommen werden müssen.

Der „Mignon" hat ein feindliches Schiff von 48 Kanonen genommen, der „Fortuné" (Flaggschiff Barts) ein anderes von 34 Geschützen. Als die fünf anderen Schiffe des feindlichen geschwaders den Verlust ihres Admiralschiffes gewahr wurden, nahmen sie die Flucht. Ich habe dreißig Schiffe der Kornflotte in diesen Hafen gebracht. Der Kampf fand in Gegenwart der das Convoy escortirenden dänischen und schwedischen Schiffe statt, welche ruhige Zuschauer desselben blieben. Nachher haben sie mit dem Rest der Flotte ihren Weg nach den verschiedenen Häfen unserer Küste verfolgt. Ich werde die Ehre haben, Ihnen darüber noch ausführlicher zu berichten. Für den Augenblick füge ich nur hinzu, daß der Contre-Admiral Hidde nach seiner Aeußerung vom Prinzen von Oranien den Befehl erhalten hatte, alle mit Korn für Frankreich beladenen Schiffe anzuhalten und nach Holland aufzubringen.

Der Ueberbringer dieses Briefes ist mein Sohn, welcher am Kampfe Theil genommen hat.

Dünkirchen, den 3. Juli 1694. Ritter Bart.

So unterzeichnete sich nämlich Bart, seitdem er den Ludwigsorden erhalten, während er sich früher seiner flandrischen Herkunft gemäß „Jan Bart" unterschrieb.

Der Bericht spricht, wie bemerkt, für sich selbst und kennzeichnet das Wesen seines Verfassers zur Genüge. Dieser zählt einfach die Thatsachen auf, während er alles vermeidet, was seine eigenen großen Verdienste irgend wie in den Vordergrund schieben könnte. Mit keinem Worte erwähnt er der genialen List, durch welche es ihm gelungen ist, die Blockadeflotte zu täuschen und durchzubrechen und diese bescheidene Zurückhaltung durchweht den ganzen Bericht. „Ich hielt es

unter solchen Umständen für Pflicht, die Flotte wieder zu nehmen" — diese Pflicht gegen das Vaterland und dessen Noth ließ ihn ohne Rücksicht auf die Ueberlegenheit des Feindes den Entschluß zum sofortigen Angriffe fassen, und den furchtbaren Kampf auf dem Deck des holländischen Flaggschiffes schildert er in wenigen Zeilen — ja die Eroberung des zweiten Schiffes durch ihn nur in ein paar Worten „der Fortuné nahm ein anderes von 34 Kanonen," als ob von einer dritten Person gesprochen würde. Wer es nicht wusste, daß der Fortuné sein Flaggschiff war, hätte aus jenen Worten entnehmen müssen, daß es sich um ein ganz anderes Schiff seines Geschwaders handelte.

In ähnlicher Weise sind seine sämmtlichen übrigen Depeschen abgefasst, überall hält er seine Person bescheiden zurück und lässt nur die Thatsachen sprechen, die er ohne jede Ausschmückung und in den kürzesten Worten wiedergiebt. Diese Einfachheit des Helden ist wahrhaft erhaben.

Cornil Bart langte glücklich in Paris an, meldete sich bei Pontchartrain und übergab ihm den Brief seines Vaters. Unmittelbar nach dem Lesen sagte ihm der Minister „der König befindet sich in St. Germain, aber Sie müssen sich mit mir sogleich zu ihm begeben, um ihm diese wichtige Nachricht zu überbringen."

„Aber gnädiger Herr, ich bin, eben von der Reise kommend, durchaus nicht dazu angethan, in diesem Aufzuge vor Seiner Majestät zu erscheinen" erwiderte der Jüngling, dessen dunkler Teint und schwarzes lockiges Haar die spanische Abstammung seiner Mutter verriethen, während er die blauen Augen vom Vater hatte.

„Kommen Sie nur, wie Sie sind!" entgegnete Pont=

chartrain „der König wird darin nur sehen, wie eifrig Sie bemüht sind, ihn von einem für ihn so angenehmen und für Ihren Vater so ruhmvollen Ereignisse in Kenntniß zu setzen; Seine Majestät wird Ihnen deshalb nur Dank wissen."

Er nahm ihn in seinem Wagen mit sich nach St. Germain und stellte ihn dem Könige mit den Worten vor „Sire, ich habe die Ehre Ihnen den Sohn des Herrn Jean Bart zu präsentiren, der mit der Nachricht eingetroffen ist, daß sein Vater Ihre von den Holländern genommene Kornflotte zurückerobert hat und sie sich jetzt in unsern Häfen befindet. Die Einzelheiten darüber enthält dieser Brief.

Als Ludwig XIV. letzteren gelesen, fragte er den jungen Bart, ob er an der Enterung Theil genommen habe.

„Sire, ich bin mit meinem Vater zusammen auf das feindliche Schiff gesprungen" erwiderte Cornil.

„Sie sind zwar noch sehr jung" äußerte wohlwollend der König, auf den das offene Wesen des Jünglings einen günstigen Eindruck machte „indessen ist es nicht zu verwundern, daß der Sohn von Jean Bart ein Tapferer ist. Sagen Sie Ihrem Herrn Vater, daß ich ihm Beweise meiner Anerkennung und Zufriedenheit geben werde."

Als nach längerer Unterhaltung Cornil gnädig entlassen, sich entfernen wollte, glitt er aus. Er trug Reisestiefel und war nicht gewohnt sich auf glattem Parketboden zu bewegen. Der dadurch erschreckte König stieß einen Schrei aus und machte eine Bewegung, als ob er ihm behülflich sein wollte, sich wieder zu erheben. Doch der junge Mensch stand eben so schnell wieder auf den Füßen, wie er gefallen war. „Ach" lachte der König „man sieht, daß die Herren Bart bessere Seeleute als Hofkavaliere sind."

Die Nachricht von der Ankunft Cornils und dem großartigen Erfolge seines Vaters verbreitete sich blitzschnell bei Hofe und Jeder wollte den Jüngling, dessen vortheilhafte äußere Erscheinung und unbefangenes, natürliches Wesen gleich beim ersten Blicke sehr für ihn einnahmen, sehen und sprechen. Auch die schöne Prinzessin Conti äußerte das Verlangen, den Sohn eines Helden kennen zu lernen, ließ ihn zu sich rufen und sich die Einzelheiten des letzten Kampfes bei Texel von ihm erzählen.

Als er geendet, zog sie eine Rose aus dem Bouquet, das sie in der Hand trug und überreichte sie dem jungen Cornil mit den Worten: „Bringen Sie diese Blume Ihrem Vater, mein Herr, und bitten Sie ihn in meinem Namen, sie zu seinem Lorbeerkranze zu fügen.“

„Venus bekränzte Mars“ sagt Richer „denn die Prinzessin Conti war die schönste Frau ihrer Zeit und Jean Bart der tapferste Mann, den man kannte.“*)

Mit Recht durfte man den Sieg Jean Barts als eins der folgenschwersten Ereignisse unter der Herrschaft Ludwigs XIV. bezeichnen, und daß der König selbst ihn als ein solches ansah, beweist nicht nur, daß er Bart auf wirklich königliche Weise dafür belohnte, sondern auch zur Erinnerung daran für die Nachwelt eine Medaille prägen ließ. Sie war der heiligen Genoveva, Schutzpatronin von Paris gewidmet, deren Reliquienkästchen man zur Abwendung der Hungersnoth in großer Prozession durch die Straßen getragen hatte, und zeigte das Vordertheil eines Schiffes am Meeresufer, dem die am Lande stehende Ceres Kornähren darreicht. Der Avers trägt

---

*) Richer, p. 153.

die Inschrift „Annona augusta“ der Revers „Fugatis aut captis Batavorum navibus MDCXCIV. — Denkwürdiger Ueberfluß durch in die Flucht geschlagene oder eroberte holländische Schiffe.“

Die vorhin erwähnte Belohnung erhielt Jean Bart einige Wochen später durch Verleihung des Adels und durch die Beförderung seines tapferen Sohnes zum Schiffsfähnrich obwohl er noch nicht zwei Jahre, also kaum ein Drittheil der sonst üblichen Zeit Kadett gewesen war.

Man darf sagen, daß wohl selten ein Offfzier durch seinen König in so ehrenvoller Weise ausgezeichnet worden ist, wie Bart durch den ihn von Ludwig XIV. übersandten Adelsbrief dessen wesentlicher Inhalt folgendermaßen lautet:

„Ludwig von Gottes Gnaden König von Frankreich 2c. Da es kein besseres Mittel giebt in den Herzen der in Unserm Dienst befindlichen Offiziere Wetteifer anzuregen und zu erhalten und sie zu hervorragenden Thaten anzuspornen, als diejenigen, welche sich in Ausführung der von Uns ihnen ertheilten Aufträge hervorthun, zu belohnen und sie durch ruhmvolle Beweise Unserer Zufriedenheit auszuzeichnen, die auch auf ihre Nachkommenschaft übergehen, so haben Wir in Anbetracht solcher Umstände denjenigen unserer Offiziere, welche sich besonders um Uns verdient machen Adelsbriefe verliehen.

Bis jetzt haben Wir aber noch Niemand gefunden, der dieser Ehre sich würdiger gezeigt hätte, als unser theurer und vielgeliebter Jean Bart, Ritter unseres Militärordens vom heiligen Ludwig, Kapitän der Marine und Kommandant eines Geschwaders Unserer Kriegsschiffe, eine Stellung die ihm sowohl nach

seinem Dienstalter als wegen der Beschaffenheit seiner Dienstleistungen gebührt.“

Es folgt in dem Briefe die Aufzählung aller Thaten, die Bart verrichtet und aus der sich die erstaunliche Zahl von allein 670 holländischen Schiffen ergiebt, die Jener entweder als Prisen eingebracht oder zerstört hatte, und heißt in Bezug auf seinen letzten Sieg weiter:

„Eine so hervorragende Action in Verbindung mit andern ausgezeichneten Heldenthaten veranlasst Uns, ihm Beweise der Achtung zu geben, die Wir vor seiner Person hegen so wie Unserer besonderen Zufriedenheit mit seinen Dienstleistungen, indem Wir ihm den Adel verleihen.

Wir haben geadelt und adeln hiermit durch Unsere eigene Namensunterschrift den genannten Herrn Jean Bart für sich, seine Kinder und Nachkommen beiderlei Geschlechts, wenn sie in legitimer Ehe geboren werden und geben ihnen das Recht den Titel als Edelleute zu führen. Sie sollen alle damit verbundenen Rechte und Prärogative besitzen und fähig sein, zu den höchsten Aemtern und Würden Unseres Königreichs zu gelangen. Eben so ermächtigen wir den genannten Herrn Jean Bart und seine Nachkommen, das hier beifolgende Wappen zu führen, indem wir ihm gestatten in Erinnerung an die Uns geleisteten Dienste, dazu eine goldene Lilie in blauem Felde zu fügen. Gleichzeitig bestimmen wir für Uns und Unsere Nachfolger, daß er von allen Abgaben und Steuern für jetzt und die Zukunft befreit sein soll.“

Gegeben zu Versailles im Monat August des Jahres der Gnade 1694 des zweiundfünfzigsten Unserer Regierung.

Louis.

Das Wappen besteht aus silbernem Felde mit blauem Balken, auf dem sich eine goldene Lilie befindet. Ueber dem Balken sieht man einen Löwenkopf mit geöffnetem Rachen, darunter zwei Anker. Das Ganze ist von der Grafenkrone überhöht, aus der sich eine Hand mit nacktem Säbel erhebt.

Wahrlich, Ludwig XIV. konnte sich selbst und Bart nicht höher ehren, als daß er den Mann aus dem Volke in solcher Weise in die Reihen des Adels aufnahm, der so oft durch sein Handeln und Denken bewiesen hatte, daß er zu den Besten der Nation zählte, an Tapferkeit und militärischen Tugenden aber alle überragte.

Als der Adelsbrief für ihn in Dünkirchen eintraf, befand sich Jean Bart jedoch schon wieder auf See und hatte den Feinden bereits neue Beweise seines sieggewohnten Muthes gegeben. Kaum 14 Tage hielt es ihn in der Heimat und schon am 13. Juli war er mit 4 Fregatten unbehindert von den Alliirten ausgelaufen, die es aufgegeben zu haben schienen, ihn durch Blockade davon abzuhalten. Er kreuzte unter der Küste von England, traf das Postschiff zwischen England und Holland und jagte es bis vor die Mündung der Maas, ohne indessen das schnellsegelnde Fahrzeug erreichen zu können. Statt dessen begegnete er jedoch dort einer Flotte von 80 Schiffen, die von 3 Fregatten mit 42, 24 nnd 16 Geschützen geleitet wurden. Die erstere wendete muthig auf die Franzosen zu, um sie anzugreifen, aber wurde, ehe sie zum Schuß kam, von einem traurigen Schicksal erreicht. Der Wind war sehr heftig und man hatte die zum Gefecht fertig gemachten Kanonen nicht sicher genug befestigt. Als die Fregatte über den andern Bug ging und die Kraft des Windes sie sehr überlegte, rissen sich die Kanonen an der Windseite los, stürzten nach der

Leeseite hinüber, wodurch das Schiff sich noch so viel mehr neigte, das Wasser drang durch die Kanonenpforten, die Fregatte kenterte und sank in die Tiefe. Von den 200 Mann der Besatzung konnte Bart wegen des schweren Seeganges nur 15 retten. Sie gaben an, daß die verunglückte Fregatte 22 Kisten Silberbarren und eine Kiste mit Goldbarren für Rechnung holländischer Kaufleute im Werthe von einer Million an Bord hatte.

Bart griff dann die beiden anderen Fregatten an, jedoch nahmen diese den Kampf nicht ernstlich auf, sondern liefen auf den Strand, und die Handelsflotte hatte diese Zeit benutzt, um sich in die Maas zu retten, so daß das Ergebniß der Kreuztour für Bart zwar kein positives war, anderseits der Feind jedoch auf empfindliche Weise geschädigt wurde.

Im November desselben Jahres lief er dann noch einmal aus, um von Norwegen aus eine Kornflotte von 17 Segeln zu geleiten, was ihm ebenfalls ohne Zwischenfälle gelang. Zwar kreuzten genug feindliche Geschwader in der Nordsee, allein er begegnete keinem derselben; es schien, als ob sie geflissentlich vermieden mit einem Manne zusammen zu treffen, der ohne Rücksicht auf Zahl und Muth der Gegner stets Sieger blieb und dessen Namen überall Schrecken verbreitete.

Sein Beispiel reizte gleichzeitig zur Nachahmung und spornte den Unternehmungsgeist anderer Dünkircher Kaper in solcher Weise an, daß auch sie dem Feinde außerordentliche Verluste zufügten und die dadurch fast zur Verzweiflung gebrachten Alliirten alles daran zu setzen beschlossen, um diesen Zuständen ein Ende zu machen und durch Vernichtung der ihnen gefährlichsten nordfranzösischen Häfen namentlich aber

Dünkirchens den ununterbrochenen Angriffen ein Ziel zu setzen.

Als man in Paris von den großartigen Zurüstungen für diese Zwecke Kenntniß erhielt, gab der König Jean Bart Befehl, sein Geschwader auszurüsten und Dünkirchen in den besten Vertheidigungszustand zu setzen.

Die Alliirten begannen ihre Operationen im Juli des nächsten Jahres (1695) bei St. Malo. Sie erschienen unter Befehl des Lord Barkley mit ihrer Flotte und warfen 900 Bomben in die Stadt. Nach Behauptung der Franzosen sollen diese jedoch keinen nennenswerthen Schaden angerichtet und die Feinde sogar einige ihrer Bombarden selbst haben in den Grund bohren müssen, um sie nicht in die Hände der Franzosen fallen zu lassen. Jedenfalls scheinen die Erfolge nicht bedeutend gewesen zu sein. Von dort begab sich Barkley nach Granville, welches nicht durch Festungswerke vertheidigt wurde und deshalb durch das Bombardement sehr litt. Vor einigen Jahren war bereits Dieppe durch Bomben total verwüstet und niedergebrannt und Ludwig XIV. sah jetzt seine Städte von demselben furchtbaren Schicksale bedroht, das er gegen alles Völkerrecht dem unglücklichen Genua bereitet hatte.

Mitte August erschien die aus 60 Schiffen bestehende Flotte vor Dünkirchen und zwar nicht allein mit Bombarden und Brandern, sondern auch mit jenen furchtbaren Höllenmaschinen, welche Du Quesne gegen Algier verwenden sollte, die dort aber nicht in Thätigkeit getreten waren.

In der Stadt hatte man inzwischen mit größter Umsicht alle Vorbereitungen getroffen, um den Angriff abzuschlagen resp. seine Folgen abzuschwächen und die die militärische Vertheidigung leitenden Seeoffiziere mit ihren Matrosen zeigten

wie 1870 ihre Kameraden bei der Belagerung von Paris, daß sie sich ebenso gut auf dem Lande wie auf dem Wasser zu schlagen wußten.

Alle brennbaren Stoffe waren aus der Stadt entfernt und ebenso Frauen und Kinder außer Schußweite in Sicherheit gebracht; auf allen Straßen, auf den Fluren der Häuser standen Tausende von Wassertonnen und Kübeln sowie Löschgeräthschaften bereit, um entstehenden Bränden wirksam begegnen zu können. Mit den Geschützen der Kriegsschiffe waren neu errichtete Batterien armirt und Kavallerie herangezogen, um etwaige Landungen zu verhindern; kurz es war nichts versäumt, was zur erfolgreichen Vertheidigung des Platzes von Nutzen sein konnte.

Um 8 Uhr Morgens am 11. August begannen die Feindseligkeiten. Die Bombarden ankerten gerade außerhalb Kanonenschußweite von dem westwärts der Stadt gelegenen und am meisten exponirten Fort Bonne Esperance und eröffneten ein Feuer, das ununterbrochen bis 3 Uhr Nachmittags dauerte. Jenes Fort kommandirte Jean Bart, dem sein Sohn Cornil als Adjutant zur Seite stand; man hatte ihm wieder den gefährlichsten Posten anvertraut, dessen er sich wie immer würdig zeigte.

Um 3 Uhr glaubte der englische Admiral einen Angriff auf kurze Entfernung genügend vorbereitet zu haben und heißte am Vortop seines Schiffes eine rothe Flagge. Auf dieses Signal lichteten eine Anzahl Fregatten und andere Schiffe ihre Anker.

Der Geschwaderchef de Relingues ein tapferer Marineoffizier, der sowohl von Du Quesne wie Tourville sehr hoch geschätzt war, führte den Oberbefehl in der Stadt. Er hatte

9 Kanonenboote an der westlichen Küste postirt, um etwaige Brander und Höllenmaschinen abzuschneiden, welche gegen die Forts losgelassen werden könnten; neun andere lagen zur Unterstützung in Reserve bei den Molen fertig.

Die Anker auf gegangenen feindlichen Schiffe entsandten ihre bewaffneten Boote zum Angriff auf die detachirten französischen Kanonenboote. De Relingues ging seinerseits mit der Reserve-Flottille ihnen sofort entgegen und eröffnete das Feuer auf sie, wurde aber von einem so furchtbaren Hagel von Geschossen empfangen, daß er sich zurückziehen musste. Indessen nahm das Bombardement seinen Fortgang, obwohl zunehmender Wind und Seegang das Zielen unsicher machten. Die Fregatten begannen sodann ein gewaltiges Feuer auf diese beiden äußeren Forts, um unter dessen Schutze Brander gegen sie abzuschicken; aber sowohl Bart wie der das gegenüber liegende östliche Fort kommandirende Marine-Kapitän St. Claire leisteten einen so heldenmüthigen Widerstand und überschütteten die Fregatten mit so wohlgezielten Schüssen, daß diese ihr Vorhaben aufgaben und sich außer Schußweite zurückzogen. Sie entsandten dann einen Brander, dessen Mannschaften ihn anzündeten und sich danach in einem Boote retteten, um dem Feuer der französischen Kanonenboote zu entgehen. Mit größter Kühnheit näherten sich jedoch einige der letzteren dem flammenspeienden Ungethüm, warfen ihre Enterhaken hinein und bugsirten es so weit fort, daß es ohne Unheil anzurichten verbrennen konnte.

Ein zweiter gegen Fort Bonne Esperance losgelassener Brander wurde von dessen Geschützen, welche Jean Bart und sein Sohn selbst richteten, in den Grund gebohrt, bevor er an das Fort gelangte und zwei andere theilten dasselbe

Schicksal. Die Feinde sahen, daß bei solchem Widerstande ihre Anstrengungen, die verhasste Stadt zu vernichten, vergebens seien, versuchten deshalb gar nicht mehr, ihre Höllenmaschinen wirken zu lassen und sahen sich, nachdem sie im Laufe des Tages 1200 Bomben in die Stadt geworfen, gegen 7 Uhr Abends zum Rückzuge gezwungen. Bei der eingetretenen Ebbe und dem auflandigen Winde mussten mehrere ihrer Schiffe nahe bei den Forts vorbei kreuzen. Diesen Augenblick benutzten Jean Bart und St. Claire, um ihnen aus ihren Geschützen noch einen verhängnißvollen Abschiedsgruß zuzusenden, der eine Fregatte von 28 Kanonen, drei Bombarden und ein kleines Fahrzeug zwang, sich auf den Strand treiben zu lassen, wo ein Lieutenant Jean Barts, La Bruyère, der sich schon in dem vorjährigen Kampfe bei Texel sehr ausgezeichnet, die Fregatte verbrannte.

Dünkirchen hatte natürlich durch das Bombardement sehr stark gelitten; dank den ausgezeichneten Vorsichtsmaßregeln war jedoch größeres Unheil verhütet. Die Brände erstickte man im Entstehen, der Menschenverlust war gering und die durch den außerordentlichen Muth ihrer Vertheidiger, namentlich Jean Barts begeisterten Bürger der Stadt hatten ihr Möglichstes gethan, um den drohenden Gefahren zu begegnen.

Bart war wiederum in dem Kampfe der Löwenantheil zugefallen und seiner Unerschrockenheit und Ausdauer hauptsächlich das Scheitern der feindlichen Unternehmung zu danken. Ludwig XIV. gab seine Anerkennung für diesen neuen Beweis von Tapferkeit und Umsicht dadurch Ausdruck, daß er Bart eine Jahrespension von 2000 Livres aussetzte und dessen Sohn, der würdig in die Fußtapfen seines berühmten Vaters trat,

zum Lieutenant zur See beförderte, trotzdem er kaum sein 18. Lebensjahr vollendet hatte.

Obwohl Ludwigs wiederholte Versuche, Jakob II. auf den englischen Thron zurückzuführen stets gescheitert waren und nur neues Unglück über Frankreich gebracht hatten, war er in seiner Ruhmsucht in diesen Gedanken so verbissen, daß er im folgenden Jahre (1696) abermals Anstalten machte, denselben zu realisiren und zu diesem Zwecke in Calais und Dünkirchen Vorbereitungen traf. Sein Vertrauen zu Jean Bart war so groß, daß er denselben allein für fähig hielt, eine Mission von solcher Wichtigkeit glücklich zu Ende zu führen und er übertrug ihm deshalb die Ausführung. Alles war ziemlich fertig, Jakob II. schon in Calais eingetroffen, um sich einzuschiffen, als die Nachricht anlangte, daß die Alliirten eine Flotte von nicht weniger als 60 Kriegsschiffen ausgesandt hatten, um das Projekt zu hindern. Der wachsame Prinz von Oranien, jetzige König Wilhelm III. von England ließ sich nicht überrumpeln.

Frankreichs Flotte hatte sich von dem schweren Schlage von La Hogue noch immer nicht so weit erholen können, um den Feinden auf offenem Meere mit der Hoffnung auf Sieg entgegen zu treten. Selbst Ludwig sah ein, daß einer solchen Macht wie Russels Flotte gegenüber ein Geschwader von 6—8 Fregatten und würde es auch von Bart befehligt unmöglich etwas ausrichten könne und die geplante Expedition unheilvoll scheitern müsse. Er gab deshalb Befehl, dieselbe fallen zu lassen, Jakob II. kehrte enttäuscht nach St. Germain zurück und seine letzte Hoffnung, die verlorene Krone wieder zu erlangen, war damit für immer vernichtet.

Jean Bart erhielt dagegen Ordre, mit sieben Fregatten

und einem Brander in der Nordsee gegen die Feinde zu kreuzen. Um diesen ihm allerdings sehr willkommenen Befehl auszuführen, musste er jedoch wiederum die feindliche Blockadeflotte durchbrechen. Dieselbe hatte sich in Stärke von 14 ihrer bestsegelnden schweren Kriegsschiffe vor der Rhede postirt, während 3—4 ähnlich starke Geschwader in verschiedenen Richtungen und Entfernungen von Dünkirchen kreuzten, um Jean Bart eingeschlossen zu halten oder auf seinem Wege nach Englandabzufangen, da sie noch nicht wussten, daß die Zurückführung Jakob III. aufgegeben war.

Ueber diesen Durchbruch sind die Einzelnheiten in den Quellen nicht angegeben und es wird nur erwähnt, daß Bart von einer Bergspitze aus die Lage der Schiffe genau rekognoscirt und danach seine Maßregeln getroffen habe. Welche neue List er auch dabei gebraucht haben mag — genug es gelang ihm, nicht nur wiederum ungefährdet in der Nacht vom 17. Mai in See zu kommen, sondern auch wenige Tage darauf mit seiner gewohnten Kühnheit durch das Intervall zweier anderen Geschwader zu schlüpfen, welche ihn jagten und vergeblich abzuschneiden suchten. Sehr bald danach fügte er den Feinden abermals einen außerordentlich schweren Verlust zu.

Indem er nordwärts auf der Route kreuzte, wo er nach den ihm zugekommenen Nachrichten der holländischen Ostseeflotte zu begegnen hoffte, bekam er dieselbe am 17. Juni 16 Seemeilen von Texel gegen Abend in Sicht. Sie zählte ungefähr 100 Segel und wurde von 5 Kriegsschiffen escortirt. Sein eigenes Geschwader bestand aus dem Maure von 54 Kanonen, dem Mignon, Comte, Adroit, Alcyon, Milford und Jersey von 44—36 Geschützen. Letztere Beide waren ursprünglich englische, von Bart eroberte Fregatten.

Er war einige Meilen in Lee der Flotte und benutzte die Nacht, um den Feinden durch Manövriren den Wind abzugewinnen, was ihm auch vollständig gelang, so daß er sich am anderen Morgen mit Tagesanbruch zwei Seemeilen nordwärts von ihnen befand. Kurz zuvor waren noch zwei kleine dünkircher Kaper zu ihm gestoßen, um Ruhm und Beute mit ihm zu theilen. Während er diese auf das Convoy entsandte und sie wie Habichte auf eine Schaar Tauben stießen, hielt er mit seinem Geschwader vor dem Winde und mit vollen Segeln auf die Escorte ab. Wie immer nahm er mit dem „Maure" an der Spitze, seinen Kurs auf das holländische Flaggschiff, um dasselbe zu entern. Auf dem Wege dorthin passirte er jedoch in unmittelbarer Nähe einer Fregatte von 24 Kanonen und beschloß dieselbe zuerst zu nehmen. Bei der Ueberlegenheit seines eigenen Schiffes wurde ihm dies nicht schwer; wenige glatte Lagen auf Pistolenschußweite und einige Gewehrsalven zwangen den Gegner zum Streichen der Flagge. Bart übergab die Prise dem „Milford", nahm dann unmittelbar seinen Kurs wieder auf das feindliche Flaggschiff von 44 Kanonen und enterte es, fand aber den tapfersten Widerstand. Der Kampf war sehr blutig, der holländische Kapitän Baching vertheidigte sich auf das bravste, bis er schwer verwundet von Barts eigener Hand fiel und der größte Theil seiner Mannschaft außer Gefecht gesetzt war. Bart selbst hatte 15 Todte und ebenso viele Verwundete. Währenddem waren durch Jersey, Alcyon und Mignon die drei übrigen Fregatten geentert und genommen, so daß damit die ganze Escorte den Franzosen preisgegeben wurde.

Nun stürmten diese auf das unbeschützte Convoy ein und

bald hatten sie 25 reichbeladene Flüten von 5—700 Tonnen Gehalt gekapert.

Bis hierher war die Affaire für Bart nicht gerade sehr gefahrvoll gewesen, da er den Holländern in jeder Beziehung überlegen war, aber jetzt entwickelte sich eine Phase des Kampfes, bei der er eine geradezu an das Unglaubliche streifende Verwegenheit an den Tag legte, die man bezweifeln könnte, wenn nicht sein eigener in dem Versailler Archive aufbewahrter Bericht sie bestätigte. Der betreffende Passus dieser Depesche an den Minister Pontchartrain möge deshalb hier folgen:

„Jeder Kapitän wird Ihnen selbst über den Antheil, den er am Gefecht genommen und über das Benehmen seiner Offiziere Bericht erstatten. Was mich im Besonderen betrifft, so eroberte ich, nachdem ich eine Fregatte von 24 Kanonen durch Geschütz- und Gewehrfeuer zum Streichen der Flagge gezwungen, den Befehlshaber der Escorte durch Enterung und hielt danach mit meinem Geschwader auf das Convoy ab, in welchem sich 25 große Flüten von 5—700 Tonnen mit Masten, Korn und Theer beladen befanden. Ich selbst nahm davon 9, während die übrigen durch die andern Schiffe des Geschwaders zu Prisen gemacht wurden.

Ich würde die ganze Flotte zerstört haben, wenn nicht ein holländisches Geschwader von 12 Kriegsschiffen erschienen wäre. Dieselben waren Zeugen des Kampfes gewesen, denn wir hatten sie schon in Sicht, bevor der letztere begann. Da dies jedoch eine uns an Zahl und Größe weit überlegene Macht war, die mit frischem Winde auf uns herunterhielt und gegen welche ich ohne große Gefahr, die Waffen des Königs zu kompromittiren, nicht kämpfen konnte, so blieb

mir nichts anderes übrig, als alle meine Handelsschiffsprisen zu verbrennen, ebenso wie vier von den Kriegsschiffen. Da mich die Kriegsgefangenen, wenn ich zu einem zweiten Kampfe gezwungen wurde, sehr behindert hätten, und sie außerdem auch meine Lebensmittel aufaßen, so ließ ich sie sämmtlich auf das fünfte Schiff, die von mir genommene Fregatte von 24 Geschützen bringen, die Kanonen vernageln, das Pulver naß machen und schickte sie unter Zurückhaltung von zwei Kapitänen als Geißeln und unter der Bedingung nach Holland, daß das Schiff an Frankreich zurückgegeben würde.

Alles das wurde schnell und rechtzeitig angesichts des Feindes ausgeführt, der sich nur zwei Kanonenschußweiten von uns entfernt befand.

Da der Rest der Flotte zerstreut und ohne Bedeckung war, so zweifle ich nicht daran, daß die dünkircher Kaper gänzlich mit ihr aufgeräumt haben. Zwei von den Letzteren, welche ich vor Beginn des Kampfes auf das Convoy entsandte, deckte ich mit allen ihren Prisen während der ganzen Zeit, in der mich das holländische Geschwader jagte, was bis zum Abend dauerte.

Schließlich kann ich nicht umhin zu meiner großen Genugthuung die von sämmtlichen Herren Kapitänen bei dieser Gelegenheit bewiesene Tapferkeit und ihr gutes Verhalten lobend hervorzuheben.

Ich habe Nachricht erhalten, daß 15 englische Schiffe von 60—40 Kanonen unter Befehl eines Vice-Admirals von der blauen Flagge, zwischen der Doggersbank und der holländischen Küste auf mich kreuzen; ebenso ist zu meiner Kenntniß gelangt, daß die 12 Kriegsschiffe, welche mich am Tage des Kampfes jagten, nachdem sie eine große Flotte bis zum

Eingange des Sundes geleitet hatten, in der Nähe von Flekker in der Hoffnung geankert haben mich dort zu treffen."

Dieses Schriftstück ist ebenso, wie das früher über den Kampf bei Texel mitgetheilte, durchaus charakteristisch für das Wesen Jean Barts und zeigt die Größe des Mannes in jeder Zeile. Seine bewunderungswerthen Thaten meldet er in ein Paar Worten, als ob sie die geringfügigste Bedeutung hätten.

Man vergegenwärtige sich nur die Situation. Bereits vor dem Beginn des Kampfes ist ein weit überlegenes Geschwader in Sicht und kommt mit vollen Segeln an. Bart nimmt keine Notiz davon, führt den Angriff aus, erobert 5 Kriegsschiffe und danach 25 Flüten, während die Feinde kaum noch eine halbe Seemeile entfernt sind. Dann erst, als er sich überzeugt, daß sie so sehr viel stärker sind, entscheidet er sich, nicht gegen sie zu kämpfen, „um nicht die Waffen des Königs zu kompromittiren". Aber er flieht dann nicht etwa; nein, er dreht bei, macht seinen Kapitänen Signal, die Jagd aufzugeben und sich um ihn zu sammeln, verbrennt die Flüten, hält die Prisenmannschaften zurück, bringt sämmtliche Gefangene auf ein Schiff, vernagelt die Kanonen, macht das Pulver naß und steckt dann auch die 4 Kriegsschiffe in Brand. „Alles das wurde schnell und rechtzeitig angesichts des Feindes ausgeführt, welcher sich nur 2 Kanonenschußweiten entfernt befand," sagte er im Berichte.

Das ist wirklich eine Verwegenheit vereint mit Kaltblütigkeit und kluger Berechnung, wie sie in der Geschichte ohne Beispiel dasteht. Das Zögern der Feinde mit ihrem Angriff kann nur dem geradezu betäubenden Eindrucke zugeschrieben werden, den eine so außergewöhnliche und über alle

Begriffe kühne Handlungsweise auf sie gemacht hatte, obwohl das, was sich unmittelbar vor ihren Augen vollzog, sie so sehr nahe anging.

Erst als sie die schwarzen Rauchwolken aus ihren Kriegsschiffen in die Lüfte emporwirbeln sehen, scheinen sie die Bedeutung des Ganzen zu verstehen, zur Besinnung und zur Erkenntniß ihrer Pflicht zu kommen, daß sie das von ihnen ungehindert Geschehene jetzt rächen und zum Angriff vorgehen müssen. Sie brassen voll und beginnen mit vollen Segeln die Jagd, aber Jean Bart mit seinen schnellfüßigen Fregatten zieht sie am Narrenseile herum. Er richtet seine Segel so ein, daß sie stets hoffen, ihn zu erreichen, während er gerade außer Kanonenschußweite bleibt. Bis zum Abend lockt er sie hinter sich her, als er dann aber sieht, daß die beiden Dünkircher Kaper ihre Prisen in Sicherheit gebracht haben, giebt er das Spiel auf, lässt sein Geschwader leisten was es kann und ist bald aus Sicht seiner Verfolger verschwunden.

Wahrlich mit Jean Bart ist in der Geschichte nur ein Mann zu vergleichen, der mit ähnlichem Wagemuth einst die Welt in Erstaunen setzte. Das ist Agathokles, als er in Syrakus von der Landseite durch 100,000 Karthager auf das engste eingeschlossen und vom Wasser aus durch ihre der seinen doppelt überlegene Flotte blockirt, letztere durch eine List zu entfernen wußte und durchbrach. Er hielt stets seine Triremen vollbemannt und fertig zum Auslaufen, aber während des Tages durfte sich kein Mann der Besatzung blicken lassen, um die Karthager glauben zu machen, die Schiffe seien außer Dienst gestellt. Nachdem er die Feinde auf diese Weise einige Wochen in Sicherheit gewiegt, ließ er eine Handelsflotte mit Lebensmitteln von Italien aus in die

Nähe des Hafens steuern, als ob sie einlaufen wollte. Als sie in Sicht kam, machten die Karthager sofort Jagd auf sie, wie Agathokles es berechnet hatte. Kaum waren sie einige Meilen entfernt, als er mit seinen gesammten und mit Truppen gefüllten Schiffen in See ging, aber nicht um zu fliehen, sondern direkt über das Mittelmeer nach Karthago zu fahren und damit den Krieg in Feindesland zu tragen. Zu spät sahen die Karthager, daß sie überlistet waren; vergebens ließen sie von der Handelsflotte ab, um den Syrakusern 3 Tage und Nächte stets rudernd zu folgen und sie zu überholen. Agathokles langte zeitig genug an seinem Ziele an, um dort festen Fuß zu fassen, das von Truppen fast entblößte Land zu erobern und sich viele Jahre zu behaupten. Aber nicht nur dies beispiellos großartige Wagstück gelang ihm vollständig, sondern auch die Verproviantirung von Syrakus, in dessen Hafen die Handelsflotte ungehindert einlaufen konnte.

„Fortes fortuna adjuvat“ dieses alte Sprüchwort hat sich nie glänzender bewährt als bei Agathokles und Jean Bart.

Als das mit den Mannschaften der verbrannten Schiffe befrachtete Schiff mit verschiedenen Handelsfahrzeugen, die glücklich entkommen waren, in Amsterdam eintraf und man 80 Verwundete in das Hospital brachte, gerieth die Bevölkerung in solche Erregung, daß sie nur mit größter Anstrengung davon abgehalten werden konnte, die Häuser der Admiralitäts-Offiziere zu zerstören. Ihnen schrieben sie allein die schweren Schädigungen des holländischen Handels zu und warfen ihnen strafwürdige Sorglosigkeit vor, weil sie die Convoys nicht stärker escortiren ließen. Wir haben jedoch gesehen, wie wenig sich Jean Bart scheute, es auch mit einer bedeutend überlegenen Zahl aufzunehmen und wie er es ver-

stand, dennoch stets zu siegen. In ganz Holland galt er für einen bösen Dämon und wenn Jemand aus Scherz rief: „da ist Jean Bart!“ stob Alles unwillkürlich auseinander, um sich vor den gewaltigen Fängen des Adlers von Dünkirchen zu retten.

Mit der oben beschriebenen Aktion schloß jedoch Bart seine ruhmvolle Kreuztour des Jahres 1696 noch nicht ab. Seine Schiffe hatten in dem Kampfe wenig gelitten und er setzte deshalb die so günstig begonnene Campagne fort. Während die beiden in seinem Berichte erwähnten feindlichen Geschwader ihn vergeblich in der Nordsee abzufangen suchten, war er in die Ostsee gesegelt und lähmte die holländische Heringsfischerei. Als man in den Niederlanden seine dortige Anwesenheit erfuhr, gab man der aus Hunderten von Fahrzeugen bestehenden Heringsflotte den Befehl, sich sofort in den norwegischen Hafen von Bergen zurückzuziehen, obwohl sie eine Escorte von 8 Kriegsschiffen hatte, und nur mit der größten Vorsicht in die heimischen Häfen zurückzukehren. Ebenso wurde der Handel nach Rußland völlig unterbrochen. Während sonst die Holländer jährlich 4 große Convoys nach Rußland schickten, wagten sie es 1696 nur einmal zu thun.

Unterwegs verbrannte Bart noch eine Zahl von ihm gemachter Prisen und die in diesem Jahre von ihm den Feinden zugefügten Verluste bezifferten sich auf viele Millionen.

Endlich zwang ihn Mangel an Lebensmitteln nach Dünkirchen zurückzukehren. Dreiunddreißig alliirte Schiffe hatten sich postirt, um ihm den Weg zu verlegen, aber alle ihre Bemühungen waren ebenso vergeblich wie früher. Sein seemännisches Geschick, unbeugsamer Muth und seine Geistesgegenwart sprachen allen ihren Anstrengungen Hohn. Er

schlüpfte ungefährdet zwischen ihnen durch und lief nach Dünkirchen ein.

Diese Campagne war eine der glorreichsten der ganzen Zeitepoche. Ein einzelner Mann an der Spitze eines schwachen Geschwaders legte den gesammten Handel einer der seemächtigsten Nationen, wie Holland damals war, fast gänzlich brach und zwang die Feinde Frankreichs zum Schutze ihres Handels und ihrer Fischerei fünf Monate lang nicht weniger als 52 Kriegsschiffe in drei Geschwadern in der Nordsee kreuzen zu lassen, die es trotzdem nicht hindern konnten, daß der so eifrig von ihnen Gesuchte über ein halbes Hundert ihrer Handels- und Kriegsschiffe zerstörte und wie ein moderner Proteus sich stets ihren Händen entwand.

Ludwig XIV. hatte in dem Adelsbriefe nicht vergeblich die Erwartung ausgesprochen, daß die dadurch ertheilte Auszeichnung Jean Bart womöglich noch zu größerem Eifer anspornen würde, als er bis dahin bewiesen. Er hatte diese Erwartung 1696 in vollem Maße erfüllt und der König säumte auch nicht lange, ihn für seine außerordentlichen Dienste wiederum zu belohnen.

Er ließ ihn nach Paris kommen und ernannte ihn im April 1697 zum Geschwaderchef der Provinz Flandern, eine Stellung, die der der heutigen Kommodore entsprach. Die Bestallung war in ähnlich ehrender und schmeichelhafter Weise verfasst, wie früher der Adelsbrief.

Man erzählt sich, daß Ludwig dem braven Seemanne selbst seine Beförderung mitgetheilt habe, als er ihn einst in der Bilder-Galerie in Versailles traf. Er ließ ihn zu sich entbieten und sagte ihm in freundlich wohlwollendem Tone:

„Herr Jean Bart, ich habe Sie soeben zum Geschwaderchef ernannt.“

„Sire, daran haben Sie wohl gethan!“ erwiderte der Angeredete. Die umstehenden Hofkavaliere lachten laut über diese naive Freimüthigkeit, die sie fälschlicher Weise für den Ausfluß einfältiger Eitelkeit hielten.

Doch der König selbst fasste die Aeußerung in anderer und in der Weise auf, wie sie gemeint war. Mit verweisender Miene wandte er sich zu den Lachenden und sagte: „Sie haben Jean Bart nicht richtig verstanden, meine Herren; seine Antwort ist die eines Mannes, der seinen eigenen Werth kennt und darauf rechnet, mir noch ferner Beweise dafür zu geben.“

Und so war es. Der überlegene Geist, welcher Bedeutendes geschaffen, hat das Bewusstsein seiner Kraft und darf, ohne den Vorwurf leerer Eitelkeit auf sich zu laden, in einer ihm von seinem Fürsten erwiesenen Gunst wohl einen Akt der Gerechtigkeit erblicken. Jean Bart hatte Jahre lang die Funktion eines Geschwaderchefs versehen und in ihr so unendlich Großes geleistet, daß es ihm nur als ein zustehendes Recht erscheinen musste, mit jenem Posten endlich wirklich bekleidet zu werden und nur diesem Gefühle verlieh er in seemännisch freimüthiger Weise in seiner Antwort Ausdruck.

Wenige Monate später schon gab der König ihm Gelegenheit, aufs Neue zu beweisen, daß er ihn und seine Aeußerung richtiger beurtheilt habe, als seine Umgebung.

Im Juni 1696 war der Thron von Polen vacant geworden und der König Johann Sobieski, einer der größten Feldherren seiner Zeit, der 1683 das von den Türken belagerte

Wien entsetzte und Deutschland vor ihren wilden Horden errettete, vom Schlage gerührt plötzlich gestorben.

Nicht weniger als sieben Prätendenten bewarben sich um die Königswürde; Deutschland, England, Frankreich und der Papst suchten sich dabei für ihre Schützlinge gegenseitig den Rang abzulaufen, durch Intriguen, Bestechungen und Ueberredung die übrigen Thronkandidaten aus dem Felde zu schlagen. Nach längeren Debatten des polnischen Reichstages handelte es sich im Augenblicke jedoch nur noch um zwei Bewerber, um den Kurfürst Friedrich August von Sachsen und den von Ludwig XIV. protegirten Prinzen von Conti, Neffen des großen Condé, für den sich der Primas von Polen erklärt hatte.

Die Kriege gegen seine mächtigen Nachbarn hatten Frankreich in so hohem Grade erschöpft, daß Ludwig eine beträchtliche Zeit lang sich nicht beeilte, dem Prinzen die für seine Thronbesteigung erforderlichen Mittel zu gewähren, bis der Primas in dringendster Weise darum bat und der König sich endlich zur Entsendung des Prinzen entschloß. Diese Reise war unter den obwaltenden Umständen nur zur See möglich, wenn auch hier überaus gefährlich, da zahlreiche englisch-holländische Geschwader vor Dünkirchen und dem Eingange der Nordsee kreuzten, um sie zu hindern.

Trotzdem entschloß sich Ludwig für diesen Weg und beraute Jean Bart mit der Escorte, ein Auftrag, der ebenso ehrenvoll wie schwierig war. Der Minister Pontchartrain hatte zu diesem Zwecke Befehl zur Indienststellung von 10 großen Kriegsschiffen ertheilt; Bart bat aber auf das dringendste, davon abzusehen und ihm nur 7 kleine Schiffe seiner eigenen Wahl zu geben, da er nur auf diese Weise für eine

glückliche Ausführung des Planes einstehen könne. Diesem Verlangen wurde gewillfahrt und Bart suchte sich schnellsegelnde Schiffe aus, bei denen er besonders darauf Gewicht legte, daß sie gleichmäßig manövrirten und möglichst gleiche Fahrt machten; den „Adroit" von 40 Kanonen nahm er als Flaggschiff und wie immer begleitete ihn auch diesmal sein Sohn Cornil. Besondere Instruktion erhielt er nicht, sondern nur einen kurzen Befehl des Königs, den Prinzen Conti nach Danzig zu führen und ihn nicht in feindliche Hände fallen zu lassen. Man sah am Hofe wohl ein, daß es unzulässig sei, dem Führer eines so gewagten Unternehmens irgendwie die Hände zu binden. Vertraute man ihm einmal eine so überaus wichtige Mission an, so musste man ihm auch gänzlich überlassen, die von den jeweiligen Umständen diktirten Maßregeln selbst und allein zu treffen.

Der Prinz kam am 5. September in Begleitung mehrerer Kavaliere in Dünkirchen an und trotz der erschöpften Landeskassen hatte man dennoch Mittel gefunden, ihm ganz bedeutende Summen zur Verfügung zu stellen, die wohl hauptsächlich darauf berechnet waren, mit vollen Händen zur Befestigung seiner Autorität ausgestreut zu werden. Nicht weniger als 800,000 Livres in Gold, für eine Million Juwelen und zwei Millionen in Wechseln auf Danzig führte er mit sich und die Feinde hatten deshalb ein doppeltes Interesse, sich seiner Person zu bemächtigen. Allerdings rechneten sie ohne Jean Bart und seine vor Nichts zurückschreckende Entschlossenheit, mit der er den ihm gewordenen Befehlen des Königs nachzukommen gedachte.

Am 6. September schiffte sich der Prinz ein und da die folgende Nacht in Bezug auf Dunkelheit, Wind und Strom

günstig war, so zögerte Bart nicht, sofort unter Segel zu gehen und zum sechsten Male die blockirenden Flotten zu durchbrechen, welche infolge schwerer See nicht in der Nähe der Rhede ankern konnten, sondern sich einige Meilen weiter in See halten mussten. Mit geschlossenen Pforten, damit kein verrätherischer Lichtschein über die Bordwände hinausdringe, aber trotzdem völlig fertig zum Gefecht und die Kanoniere mit der Lunte in der Hand, gelang es ihm ohne eines Feindes ansichtig zu werden, durch die erste Linie zu kommen und am andern Tage, als der stürmische Wind anhielt, auch das zweite Geschwader an der gefährlichsten engen Stelle auf dem Wege in die Nordsee glücklich zu passiren, sowie Ostende zu sichten. Am zweiten Morgen jedoch auf der Höhe der Themse meldeten die Ausguck-Leute in den Toppen verdächtige Segel und sehr bald erkannte Jean Bart in ihnen drei englische Kriegsschiffe von 80 Kanonen, sowie 9 Fregatten, welche mit vollem Winde von luvwärts auf ihn herunterkamen. Mit einer solchen Uebermacht, die ihm an Schiffszahl fast doppelt, an Geschützen und Mannschaften dreifach überlegen war, würde er unter andern Umständen zu kämpfen vielleicht dennoch nicht gezögert haben, jetzt aber, wo er einen erwählten König an Bord seines Schiffes trug, den er vor einer Gefangennahme zu bewahren hatte, durfte er nicht daran denken und musste seine ganze Kraft daran setzen, der drohenden Gefahr zu entrinnen. Seine Lage war äußerst kritisch; die Feinde hatten den Vortheil des Windes über ihn. Sie steuerten von nordwestlicher Richtung her auf ihn zu, während sein Kours nordöstlich war, mithin nahezu unter einem rechten Winkel mit dem Jener zusammenlief. Zurück konnte er nicht, weil die 9 Fregatten ihm dort schon

den Weg verlegten. Mit den Feinden gleichen Kours halten und vor ihnen hersegeln war ebenfalls unmöglich, wenigstens noch eine ganze Zeit lang, da sich an seiner rechten Seite und kaum tausend Schritte entfernt eine jener flachen Sandbänke befand, welche die ganze holländische Küste besäumen und sie so gefährlich machen. Als einziges Rettungsmittel blieb ihm deshalb nur der Versuch, vor den Linienschiffen, die sich ihm mit erschreckender Geschwindigkeit näherten, vorüber zu kommen.

Der Prinz von Conti befand sich auf dem Verdeck, ohne in seiner Unkenntniß des Seewesens eine Ahnung der Gefahr zu haben, die sich über seinem Haupte zusammenzog. Keine Miene in Jean Barts unbeweglichem Gesicht verrieth, in welcher schlimmen Lage er sich befand, obwohl sein seemännisches Auge ihm nach einiger Beobachtung der gegenseitigen Positionen sagte, daß ein Vorüberkommen vor dem Feinde mehr als zweifelhaft war; das vorderste Linienschiff war kaum noch drei Kanonenschußweiten entfernt. Bart winkte seinem Sohne und flüsterte ihm wenige Worte in das Ohr. Cornil stutzte; einen Augenblick flog es wie ein Erschrecken über seine Züge — doch es war nur ein Augenblick, dann nickte er mit dem Kopfe und verschwand durch eine der Luken ins Innere des Schiffes.

„Zwei Mann ans Loth!" kommandirte Bart mit lauter Stimme. Die dazu abgetheilten und klar stehenden Matrosen sprangen flink vom Deck aus über die Verschanzung außenbords an jeder Seite des Schiffes in die Großrüsten,*)

*) Schwere außenbords in horizontaler Lage angebrachte Planken, an denen die Wanten, die seitlichen Haltetaue der Masten befestigt werden, um sie dadurch mehr auszuspreizen, als dies geschehen könnte, wenn man sie innenbords festmachte.

wo die Senkbleie mit der dazu gehörigen Leine bereit lagen. Sie ergriffen dieselben etwa 4 Fuß über dem daran befestigten 10 Pfund schweren Loth, klemmten sie in der Hand wie in einem Schraubstock, schwangen sie dreimal mit nervigem Arm im Kreise, um dem Senkblei den erforderlichen Schwung zu verleihen und schleuderten es, die Leine im geeigneten Augenblicke plötzlich loslassend, sausend 40 bis 50 Fuß weit nach vorn in das Wasser, wo es vermöge seiner Schwere rasch auf den Grund sank. Mit Blitzesschnelle hatten die Matrosen aber wieder die nicht mit fortgeschleuderte Leine erfasst und holten das Lose von ihr ein, bis das am Grunde haftende Loth an der Stelle des vorbeigleitenden Schiffes, wo der werfende Matrose sich befand, senkrecht zeigte und die Leine straff kam. Sie war an verschiedenen Stellen mit weißen, rothen und blauen Läppchen gezeichnet, an denen sich die gefundene Wassertiefe ersehen ließ.

Der Mann an der Steuerbordseite hatte zuerst Grund gefunden; das rothe Läppchen schnitt gerade mit der Wasserfläche ab.

„Grade fünf"*), meldete er in jenem eigenthümlich singenden Tonfalle, der fast bei allen seefahrenden Nationen bei dieser Manipulation üblich ist und bei Dehnung der ersten Silben auf die letzte den Hauptaccent legt, weil sie die geringste Tiefe anzeigt, die zu kennen dem Führer des Schiffes hauptsächlich wichtig ist.

Jean Bart war auf die Verschanzung gestiegen, theils um selbst die Ueberzeugung zu gewinnen, daß der Mann am Loth die Sache gut ausführte, theils um nach einer etwaigen

---

* d. h. grade fünf Faden oder 30 Fuß, da ein Faden gleich 6 Fuß.

weißlichen Verfärbung des smaragdgrünen Meeres auszuschauen, welche als Reflex des Sandgrundes flaches Wasser kündete.

Es war genau gelothet und sein scharfer Blick entdeckte bis jetzt nichts Verdächtiges in Bezug auf die Tiefe.

„Lassen Sie zwei Strich abhalten," rief er dem Lieutenant zu, der am Steuerruder die Aufsicht führte. Das Ruder drehte sich und das Schiff änderte seinen bisherigen Kurs um die befohlene Richtung nach rechts.

„Ein halb über v i e r!" ertönte der Gesang des Lothenden an Backbord.

„Gerade v i e r!" sekundirte eine Minute später der Mann an Steuerbord.

„Jean Barts Gesicht, das bis dahin unbeweglich ernst geblieben, hellte sich etwas auf. Das Linienschiff war zwar fast bis auf zwei Kanonenschußweiten heran, aber durch die Aenderung der Kursrichtung mehr nach hinten gekommen. Durch das Abhalten hatten Bart und sein Geschwader auch den Wind mehr von hinten erhalten, wodurch die Fahrt bedeutend erhöht wurde. Er hatte jetzt ziemliche Chance mit seinen vier ersten Schiffen freizukommen, aber die drei letzten liefen noch Gefahr abgeschnitten zu werden. Er wollte sie nicht im Stich lassen, doch dazu bedurfte es eines überaus gewagten Manövers, das nur ein Mann ausführen konnte, der auf das genauste mit den Bänken und Untiefen der Küste vertraut war. Bart schreckte nicht davor zurück, er wußte genau, wo er war und wie weit er noch nach rechts halten konnte.

„Ein halb über d r e i!" sang der Mann am Loth und auf hundert Schritt am Steuerbord begann das Wasser weißlich zu schimmern.

„Gerade drei!“ lautete es gleich darauf an Backbord und der Lother betonte das „drei“ mit besonderer Kraft, als stieße er einen Warnungsruf aus. Der Adroit ging 13 Fuß, bei drei Faden Wasser hatte er nur noch fünf Fuß Wasser unter dem Kiel — das war Grund genug, um zu warnen, das Schiff konnte trotz des nicht sehr bewegten Wassers jeden Augenblick aufstoßen.

„Luv einen Strich!“ befahl Bart dem Mann am Ruder und der Kopf des Schiffes drehte sich etwas nach links dem tieferen Wasser zu. Der nächste Lothwurf war „ein Viertel über drei!“

„Recht so!“ kommandirte der unerschrockene Kapitän, nicht höher! Wir haben Wasser genug,“ fügte er zu seinem Lieutenant gewendet hinzu, „die Bank streicht Ostnordost und mit diesem Kurs bleiben wir auf gleicher Tiefe, aber“ bemerkte er mit einem verschmitzten Lächeln, „ich denke der da drüben mit seinen 20 Fuß wird bald ein Haar in der Jagd finden.“

Das gemeinte Linienschiff war fast in Schußweite der letzten französischen Fregatten; in seinem Eifer sie abzuschneiden lenkte es noch etwas nach rechts ab und hielt es wahrscheinlich für unmöglich, daß die Feinde unmittelbar an dem Rande einer gefährlichen Bank hinsegeln würden, umsomehr als den Engländern eine genauere Kenntniß dieser Gegenden gänzlich abging. Das war aber grade, worauf Bart gerechnet und schon der nächste Augenblick zeigte, wie Recht er gehabt.

„Da sitzt er!“ rief er plötzlich triumphirend, „seht da kommen seine Stengen von oben!“ und Aller Augen richteten sich in gleichen Gefühlen auf den Feind, der mit seinem bedeutend größeren Tiefgange auf den Grund gelaufen war.

Durch den heftigen Stoß war seine Vorstenge gebrochen, hatte die Bramstenge im Hauptmaste mitgerissen und das Schiff war hülflos gestrandet.

Die beiden letzten Fregatten von Barts Geschwader, welche in den nächsten fünf Minuten unfehlbar von ihrem Verfolger abgeschnitten worden wären, passirten auf kaum 200 Schritte vor seinem Bug vorbei. Ein betäubender Donner rollte über die Wasserfläche; jede von ihnen sandte dem Gegner eine Breitseite als höhnenden Abschiedsgruß, daß die Kugeln in der Längsrichtung des Schiffes ihren verheerenden Gang durch dasselbe nahmen, während es selbst nicht antworten konnte.

„Bravo St. Pole, bravo La Bruyère!“ rief Jean Bart. Es waren die beiden Kapitäne, welche die Schüsse gefeuert — „gut gemacht! Die Herren Engländer werden an uns denken und sich zum zweiten Male hüten, uns in die Quere zu kommen.“

Als die beiden andern Linienschiffe den Unfall ihres Admirals bemerkten, änderten sie sofort ihre Richtung mehr nach links, um nicht einem gleichen Schicksale zu verfallen, ohne indessen die Jagd aufzugeben. Doch Bart hatte jetzt gewonnenes Spiel; nun er mit den Feinden gleichen Kurs steuerte, zeigte sich sehr bald die Ueberlegenheit seiner Schiffe im Segeln. Schritt für Schritt gewann er Jenen ab und Dank seiner vorsichtigen Auswahl hatte er auf keinen Nachzügler im Geschwader zu warten. Nachmittags um 3 Uhr verschwanden die englischen Unterschiffe unter dem Horizonte; gegen Abend waren auch nicht mehr ihre Mastspitzen zu sehen.

Unmittelbar nachdem das Linienschiff auf den Grund gerannt war, hatte Bart seinen Sohn auf das Deck rufen lassen.

Als er zu dem Vater trat, sagte ihm dieser: „Alles klar, Cornil; für diesmal ist weiter nichts nöthig.“ In dem Augenblicke erkrachten die Breitseiten der beiden Fregatten. Der Prinz von Conti, der nach Barts bisherigen Versicherungen die Feinde für Handelsschiffe eines Convoys gehalten, wurde plötzlich unruhig. „Was ist das für Schießen, Herr Bart?“ fragte er in ängstlicher Spannung, „werden wir angegriffen?“

„Beruhigen Sie sich, gnädiger Herr,“ erwiderte Bart lächelnd, die Gefahr ist vorüber, Sie haben nichts zu fürchten.“

„Was für eine Gefahr?“ forschte der Prinz weiter, „was wollen Sie damit sagen?“

„Oh,“ äußerte Bart, „wir wurden nur von 3 Linienschiffen und 9 Fregatten gejagt, weiter nichts; aber wie Sie sehen hat der englische Admiral sich schon dabei die Nase eingerannt und ‚Comte‘ und ‚Mignon‘ haben ihm eben noch ein wenig zur Ader gelassen, damit ihm der Schreck nicht zu sehr schadet.“

Die Umstehenden lachten laut über den jovialen Scherz, doch der Prinz stimmte nicht ein.

„Das nennen Sie ‚weiter nichts‘ Herr Bart, aber die Feinde jagen uns ja noch.“

„Hat nichts zu bedeuten, gnädiger Herr; wir gewinnen jetzt Hand über Hand.“

„Zum Teufel, wenn sie uns aber genommen hätten.“

„O, gnädiger Herr, sagte Bart mit einem verständnißvollen Blicke auf seinen Sohn, „daran würde ich sie schon gehindert haben, nicht wahr, Cornil?“ Dieser nickte lächelnd dem Vater zu.

„Aber wie, Herr Bart?“

„Ah, heiliges Kreuz, es war einfach unmöglich, gnädiger Herr."

„Antworten Sie doch, wieso war es unmöglich?" drängte der Prinz, ziemlich unwirsch werdend.

„Nun weil ich meinen braven Cornil mit der brennenden Lunte vor die Pulverkammer geschickt und ihm Befehl gegeben hatte, uns in die Luft zu sprengen, sobald unser Schiff genommen wäre," erwiderte Bart, in dessen Mienen der Prinz deutlich las, wie furchbar ernst diese Worte gemeint waren.

„Was sagen Sie da, Herr Bart?" schrie fast der Prinz bleich vor Schrecken.

„Ich sage, wie es ist, gnädiger Herr," erwiderte dieser mit eiserner Ruhe, „Seine Majestät der König hat mir den Befehl gegeben, Sie nicht in Feindes Hand fallen zu lassen und ich würde unter allen Umständen diesem Befehle nachgekommen sein."

„Das ist sehr hübsch von Ihnen," nahm der Prinz das Wort, der sich noch immer nicht von dem gehabten Schrecken erholen konnte, „aber es handelt sich dabei auch um meine Person und meinen Willen. Ich bitte Sie — ja wenn nöthig, befehle ich Ihnen als Ihr Vorgesetzter und als König, nie wieder ein solches Mittel anzuwenden, wenn es sich darum handelt, meine Gefangennahme zu verhindern."

„Wie Sie befehlen, gnädiger Herr," erwiderte Bart, indem wieder ein leises Lächeln über seine Züge flog, „aber es wird auch nicht mehr nöthig werden, denn mit jenen da haben wir das letzte Geschwader hinter uns, das uns jagen könnte und ich bringe Sie jetzt ohne alle weitere Gefahr nach Danzig."

Er hatte die Wahrheit gesagt, denn schon am 10. September sichtete das Geschwader die Küste von Norwegen, von wo aus Bart eine seiner Fregatten nach Frankreich zurücksandte, um dem Könige Nachricht über den glücklichen Verlauf der Reise und darüber zu bringen, daß mit der Nordsee hinter sich, jede weitere Besorgniß vor feindlichen Flotten geschwunden sei.

Am 13. passirte Bart Helsingör in unmittelbarer Nähe des Schlosses, auf dessen Altan die gesammte königliche Familie versammelt war und von dem Geschwader mit dem entsprechenden Salute begrüßt wurde. Am 15. traf letzteres vor Kopenhagen ein, blieb dort zwei Tage, langte aber wegen widriger Winde erst am 21. September auf der Rhede von Danzig an.

So glücklich auch die Reise Dank der Geschicklichkeit und Energie Jean Barts verlaufen war, wurde sie auf der andern Seite durchaus nicht von dem erhofften Erfolge gekrönt.

Zwar feuerte man bei Ankunft der französischen Schiffe einige Salutschüsse vom Lande aus; es erschienen auch mehrere Bischöfe und andere hohe Herren an Bord des „Adroit", um den Prinzen zu bewillkommnen und ihm alle möglichen Versprechungen zu machen, doch als er am 30. September sich ausschiffte und die Stadt selbst betrat, war sein Empfang mehr als kühl. Am 13. Oktober wurde eine allgemeine Versammlung in Oliva abgehalten, aber ihre Resultate entsprachen keineswegs den dem Prinzen gemachten Versprechungen und Letzterer war verständig genug einzusehen, daß er wenig Aussicht habe, den polnischen Thron zu besteigen.

Man hatte ihm Hoffnung auf die Unterstützung durch

die lithauische Armee gemacht, jedoch diese blieb aus. Danzig hatte sich für König August von Sachsen erklärt und diesem war es inzwischen auch gelungen, sich der Sympathien des Primas von Polen zu versichern. Um deshalb die in Aussicht gestellte Krone vielleicht zu erlangen, hätte es nicht allein ganz bedeutender Geldmittel sondern auch vielen Blutvergießens bedurft, aber der Prinz gebot weder über Truppen noch über irgend einen festen Platz mit Ausnahme des verhältnißmäßig schwachen Marienburgs und so beschloß er resignirt die Rückkehr nach Frankreich, wenngleich sich die Abreise wegen widriger Winde noch bis zum 9 November verzögerte.

Aus einem an Pontchartrain gerichteten Briefe Barts vom 6. November ergiebt sich, daß dieser erzwungene Aufenthalt für die Franzosen nichts weniger als angenehm war.

„Wir haben," schreibt unter anderem der Geschwaderchef, „während unseres Aufenthaltes auf hiesiger Rhede alles Mögliche versucht, um unsere Schiffe aufs neue zu verproviantiren; allein es giebt wohl keine Beleidigung, die uns die Danziger während dieser Zeit nicht angethan hätten. Unsere Boote wurden stets drei bis vier Stunden bei den verschiedenen Wachthäusern, die sie auf dem Wege zur Stadt passiren mussten, unter nichtigen Vorwänden aufgehalten, so daß dieselben nicht vor Abend und dann oft nur bei schlechtem Wetter hinauskonnten, die Lebensmittel ganz durchnässt wurden und die Bootsmannschaften Gefahr liefen zu ertrinken. Schließlich feuerten sie auf die Boote, um sie zum Anlegen zu zwingen und dann einen Soldaten als Wache hineinzusetzen; einen von ihnen gefangen genommenen Bootoffizier warfen sie sogar in das Wasser und führten ihn

dann von Musketieren bewacht wie einen Verbrecher durch die Straßen der Stadt.

Da endlich, gnädiger Herr, Niemand von uns mehr wagen durfte, sich in der Stadt zu zeigen, habe ich auf Befehl Seiner Hoheit des Prinzen und unter Genehmigung des Gesandten (der französische Gesandte in Dänemark hatte sich zur Begleitung des Prinzen in Helsingör eingeschifft) sämmtliche auf der Rhede liegenden Danziger Schiffe fortgenommen, um die Stadt, falls wir gezwungen sind noch einige Tage hier zu bleiben und noch verschiedener Lebensmittel oder anderer Sachen bedürfen, zur Vernunft zu bringen."

Daß Bart sich der Form wegen den betreffenden Befehl vom Prinzen erbat und nicht etwa so lange wartete, bis dieser ihn gab, ist wohl anzunehmen, da er nicht der Mann war, eine Beleidigung seiner Mannschaften und seiner Flagge ungestraft hinzunehmen und die Danziger hätten sich gewiß davor gehütet, wenn sie seinen Charakter besser gekannt. So büßten sie ihr Benehmen mit fünf reichbeladenen Schiffen, die Bart mit sich nahm und in Kopenhagen im Depot des Königs von Dänemark zurückließ.

In letzterer Stadt wurde einiger Aufenthalt genommen und der Prinz Conti machte incognito als Graf von Arlais dem dänischen Könige einen Besuch. Dann wurde die Reise fortgesetzt; aber schwere Stürme, die das Geschwader eine Zeit lang auseinander sprengten und mehr oder minder beschädigten zögerten dieselbe lange hin. Erst am 10. Dezember traf Bart glücklich in Dünkirchen wieder ein. Der enttäuschte Prinz, dessen Hand sich vergebens nach einer Krone ausgestreckt, reiste andern Tages nach Paris ab. Inzwischen war der Kurfürst von Sachsen unter dem Namen August II. erwählt,

hatte den Thron bestiegen und herrschte ohne weitere Rivalen als König über Polen.

Feindlichen Schiffen war Jean Bart auf seiner Rückreise nicht mehr begegnet. Während seiner Abwesenheit war am 30. Oktober 1697 der Friede von Ryswijk geschlossen, dessen die betheiligten Mächte, Frankreich einerseits, England, Holland, Spanien und Deutschland andrerseits gleich bedürftig waren, da der 8 jährige Krieg sie sämmtlich, namentlich aber Frankreich furchtbar erschöpft und dies zum Nachgeben gezwungen hatte. Der Prinz von Oranien wurde von Ludwig XIV. endlich als König von England unter dem Namen Wilhelm III. anerkannt und Frankreich musste fast alle gemachten Eroberungen wieder herausgeben. Nur Deutschland fuhr schlecht dabei. Die grausame Verwüstung der Pfalz blieb ungerächt und Straßburg sowie einige andere Punkte des Elsaß wurden definitiv an Frankreich abgetreten.

Der Friede schien für eine Reihe von Jahren gesichert, und Jean Bart konnte sich endlich nach einer so langen Zeit des Kampfes und der aufregendsten Strapazen im Kreise seiner Familie der Ruhe erfreuen, die er in so hohem Grade verdient hatte. Er genoß dieselbe auch mit vollen Zügen und die ihm in so reichem Maße gewordenen Auszeichnungen und Ehren hatten seinen einfachen Sinn für stilles Familienglück, das er als das Höchste betrachtete, nicht gewandelt.

Als er noch einfacher Kaperkapitän war, strebte sein ganzer Ehrgeiz nur danach, sich ein bescheidenes ihn unabhängig machendes Vermögen zu erwerben. Mit demselben beabsichtigte er sich auf das kleine ererbte Gütchen seiner Eltern zurückzuziehen und umgeben von den Seinen sein sonst von so vielen Wechselfällen und Gefahren bestürmtes Leben still und friedlich

abzuschließen, ein Ideal, wie es den meisten Seeleuten vorschwebt, das sie sich so oft auf ihren langen Reisen auf das schönste ausmalen, und das doch nur in verhältnißmäßig seltenen Fällen verwirklicht wird. Namentlich aber so hervorragenden Menschen wie Jean Bart geht dieser Herzenswunsch um so seltener oder wenigstens viel später in Erfüllung, als sie früher so gern sich geträumt haben. Sind sie einmal durch ihr Genie über das gewöhnliche Niveau der Menge hinausgehoben, so ist es mit dem eigenen Wünschen und Wollen meistens vorbei. Sie folgen dann unwillkürlich Einflüssen und Nothwendigkeiten, die sie auf der einmal eingeschlagenen Bahn weiter treiben. Der Lauf der Ereignisse, in deren Mitte sie geschleudert werden, erwachender Ehrgeiz, Gunst, Ehrgefühl, Familienrücksichten, Gebote der Pflicht und andere Momente reißen sie vorwärts in ein thätiges oft ruhmvolles und glänzendes, aber immer auch unruhiges Leben, das äußerlich besticht, aber innerlich doch nicht die Befriedigung gewährt, die sie früher erhofften. Meistens ist es ihnen nicht vergönnt, die stille Ruhe, nach der ihr Herz so sehnend verlangte und verlangt, je zu finden und mit wehmüthigem Bedauern sehen sie dieselbe immer mehr in nebelhafte Ferne gerückt, während sie endlich ihrem Blicke völlig entschwindet.

So war es mit dem großen De Ruiter, der von seinem 30. Jahre ab nichts sehnlicher wünschte, als fern vom Treiben der Welt in stiller Zurückgezogenheit sich ein trauliches Heim zu gründen und der trotzdem vom Geschicke auf den wilden Kampfplatz des Lebens getrieben wurde, um sich ganz gegen seine Neigung fast ununterbrochen vier Jahrzehnte lang auf ihm zu tummeln und schließlich fern von dem Vaterlande und der Familie im 70. Lebensjahre auf dem Felde der Ehre

zu fallen. So erging es auch Bart fast zwanzig Jahre lang und als endlich der Friede kam, da war es ihm nur kurze Zeit vergönnt, sich seiner Segnungen zu erfreuen. Gar bald brach die Kriegsfurie wieder los; abermals trat an ihn der Ruf seines Königs und der Pflicht heran, doch dann rief plötzlich der Tod ihn ab. Er fiel zwar nicht wie De Ruiter auf dem Schlachtfelde, aber ebenfalls im Dienste des Vaterlandes und als ein Opfer seiner Pflicht.

Die Reise nach Danzig mit dem Prinzen Conti war Barts letzte Mission gewesen. Nach Außerdienststellung seines Geschwaders zog er sich auf seine kleine Besitzung bei Dünkirchen zurück, um dort umgeben von seiner Frau und seinen zahlreichen Kindern fern vom Geräusche der Welt still und zurückgezogen zu leben. Der den Feinden so schreckliche Mann, der ihnen wie ein leibhaftiger Dämon erschien, war im Kreise der Seinen gutmüthig, umgänglich, uneigennützig und warmherzig.

Ganz besonders liebte er es, öfter auf mehrere Wochen mit Kind und Kegel seinen Vetter, den Pfarrer Bart in Drinkham zu besuchen, mit dem ihn innige Freundschaft verband. Er machte dann stets die Bedingung, die gesammten Wirthschaftskosten zu bestreiten, welche der Besuch verursachte, und die beiden Männer, deren Beruf so gegensätzlich war, verlebten auf der einsamen ländlichen Pfarre in schönster Harmonie köstliche Tage.

Wie bemerkt sollte jedoch dies idyllische Leben, in dem sich Jean Bart so ganz zufrieden und glücklich fühlte, nicht lange währen.

Kaum waren drei Jahre seit dem Friedensschlusse von Ryswijk verflossen, als der Tod Karls II. von Spanien

wiederum die Brandfackel des Krieges entzündete und ganz Europa in Flammen setzte. Karl, der langjährige und scheinbar unversöhnliche Feind Frankreichs, dem Ludwig XIV. so unendlich viel Leid angethan, hatte wunderbarer Weise seine Krone testamentarisch an den Herzog von Anjou, Enkel Ludwigs XIV. vermacht und Letzterer das großartige Erbtheil angenommen.

Damit gab er aber auch zugleich das Signal zu einem der größten und blutigsten Kriege des 18. Jahrhunderts, da die übrigen europäischen Großmächte unmöglich zugeben konnten, daß eine so gewaltige Ländermasse wie Frankreich und Spanien in einer Hand vereinigt wurde. Am 7. November 1702 schlossen Oesterreich, England und Holland im Haag die sogenannte große Allianz, jedoch ließ sich Ludwig durch diese Drohung nicht einschüchtern und warf vielmehr den Verbündeten den Fehdehandschuh in das Gesicht, indem er wenige Tage später, als der entthronte Jacob II. am 16. November d. J. in St. Germain starb, dessen Sohn Jacob III. als König von England anerkannte. Damit war jede Hoffnung auf einen friedlichen Ausgleich zerstört; von beiden Seiten wurden alle Kräfte angespannt, um sich Verbündete zu suchen und sehr bald darnach brach der furchtbare spanische Erbfolgekrieg aus, der 13 Jahre lang wüthete, Frankreich an den Rand des Abgrunds brachte und endlich mit dem Frieden von Utrecht seinen Abschluß fand.

Kurz vor Ausbruch der Feindseligkeiten erließ Ludwig XIV. den Befehl zur Ausrüstung der Kriegsschiffe in den verschiedenen Häfen, speciell aber in Dünkirchen, wo Jean Bart an die Spitze eines bedeutenden Geschwaders gestellt wurde, von dessen Wirksamkeit der König sich ganz be-

sondere Erfolge versprach. Als Flaggschiff für ihn wurde der kürzlich in Havre vollendete „Fondant“ von 70 Kanonen bestimmt, eins der schönsten Schiffe der Flotte und vorzüglicher Segler.

Bart war hocherfreut über diese neue ihm gewordene Auszeichnung, welche ihm in dem bevorstehenden Kampfe eine hervorragende Stellung zu sichern schien, und wandte seine ganze Kraft auf, um mit unermüdlicher Thätigkeit die Ausrüstung des Geschwaders zu betreiben und dasselbe auf das Schleunigste aber zugleich auch auf das Beste see- und schlagfertig zu machen. Unausgesetzt, fast Tag und Nacht bei jeder Witterung überwachte er die Arbeiten, ordnete an, exercirte die Besatzungen und gönnte sich in seinem Eifer fast keine Ruhe. Das trauliche Heim, die zärtlich geliebte Familie, die Besuche auf der stillen Pfarre Drinkham — Alles trat jetzt in den Hintergrund und wich dem Gebote der Pflicht gegen König und Vaterland, die fortan sein ganzes Denken und Thun in Anspruch nahm.

Da erkrankte er plötzlich an einer heftigen Erkältung. Der in der Blüthe der Manneskraft stehende Held, dessen in den Stürmen des Seelebens abgehärteter Körper sonst nichts von Krankheit wusste, hatte sich dieselbe auf der Werft während eines eisigen Ostwindes zugezogen; sie wandelte sich in eine Lungenentzündung und machte nach wenigen Tagen seinem thatenreichen und von glänzendstem Ruhm umstrahlten Leben ein Ende.

Er starb am 27. April 1702 im Alter von 52 Jahren in den Armen seiner so sehr von ihm geliebten Frau, umgeben von seinen Kindern und mit den Tröstungen der Reli-

gion versehen durch seinen treuen Freund und Vetter den Pfarrer von Drinkham.

Welchen Eindruck dieser unerwartete Tod zunächst in seiner Vaterstadt und speciell in den Kreisen der Flotte machte, geht aus dem Briefe hervor, durch den der Marine-Intendant von Dünkirchen den Minister Pontchartrain von dem Hinscheiden Barts in Kenntniß setzte.

„Mit dem größten Schmerze," schrieb derselbe, „den mit mir jeder gute Franzose theilen wird, melde ich Ihnen den Tod des armen Herrn Bart, der gestern Nachmittag nach mehrtägigem schweren Leiden seine große Seele aushauchte. Man darf sagen, daß dies ein unersetzlicher Verlust für ganz Frankreich ist. Seine außerordentliche Tapferkeit, sein Glück, seine bewundernswerthen Kenntnisse und Fähigkeiten in der Navigation unserer Meere und der Nordsee, seine vollendete Erfahrung, sein hoher Ruf im Auslande wie in Frankreich werden unvergessen bleiben und der König wird den beklagenswerthen Tod gewiß auf das tiefste bedauern, namentlich unter den gegenwärtigen Verhältnissen, wo wir einem bedeutenden Kriege entgegentreiben. Denn niemals hat es einen unternehmenderen und glücklicheren Mann gegeben, der spielend Dinge unternahm und zu Ende führte, an die Andere nicht einmal zu denken wagten. So bezweifle ich es besonders, daß in Zukunft je ein Seemann mit 3—7 Fahrzeugen aus dem von 30—40 feindlichen Schiffen eng bewachten Hafen von Dünkirchen gehen wird, wie es der Verstorbene während des letzten Krieges sechs Mal gethan hat."

„Jean Bart ist todt!" diese Kunde eilte blitzschnell durch ganz Frankreich und der Intendant von Dünkirchen hatte in seinem Briefe Recht gehabt — sie erfüllte nicht nur alle

Herzen mit aufrichtiger Trauer, sondern wurde auch von Ludwig XIV. sehr schmerzlich empfunden, der Barts Werth ganz besonders zu schätzen wußte. Grade in dem bevorstehenden Kriege hatte er auf seine bewährte Kraft gehofft, nachdem im Jahre zuvor der hervorragendste, wenn auch bei La Hogue unglücklich gewesene Flottenführer Frankreichs, der Admiral und Marschall de Tourville, gestorben und nun die Marine an tüchtigen Männern so arm war. Welche Perspectiven hätten sich dem kühnen Geschwaderchef eröffnet, der seine Schiffe so wunderbar zu führen, seine Untergebenen zu begeistern und jeden Einzelnen zum Helden zu machen wusste, der, ein vollendeter Kriegs-Seemann, an Tapferkeit alle seine Zeitgenossen weit überstrahlte, dessen Genie ebenso fein zu combiniren, wie gewagt zu handeln verstand und bei dem sich beispiellose Verwegenheit mit besonnenem Verstande, List und Klugheit paarte.

Wie bald würde er in dem blutigen Ringen mit den feindlichen Seemächten sich den Weg zur Spitze der Marine gebahnt und die Flotte zu Siegen geführt haben, welche an seine Kämpfe gefesselt schienen.

Doch mit seinem Tode sank der letzte Hoffnungsstern der französischen Seemacht. Wie sie meteorartig unter Colbert's schöpferischer Hand aus nichts hervorging, um hauptsächlich durch Du Quesne's Führung sich glanzvoll in wenigen Jahrzehnten zu entfalten, und sich zu einer Stufe empor zu heben, welche sie den Marinen von England und Holland ebenbürtig machte, so stieg sie mit dem spanischen Erbfolgekriege unter unfähigen Ministern und Admiralen schnell von ihrer Höhe herab, um stets geschlagen zu werden und ihre traurigen Ueberreste schließlich in den Häfen zu verstecken.

Die Wiege aber ihres letzten Helden, Dünkirchen, von der aus er so oft Furcht und Schrecken in die Reihen der Feinde getragen, fiel ebenfalls zum Opfer des von der unersättlichen Eroberungswuth Ludwigs heraufbeschworenen Krieges, und ein Artikel des Utrechter Friedens setzte fest, daß seine mit Aufwand von so vielen Millionen durch den berühmten Vauban aufgeführten Festungswerke geschleift werden mussten. Damit nahmen die Verbündeten Rache an einer Stadt, die ihnen, hauptsächlich aber durch Jean Bart, lange Jahre hindurch unendlichen Schaden zugefügt hatte.

Am 30. April 1702 wurde Jean Bart begraben und unter dem Chor in der großen Kirche St. Eloi seiner Vaterstadt beigesetzt, wo auch später seine 1719 verstorbene Wittwe ihre Ruhestätte fand. Das Grabmal war schmucklos und ebenso einfach die es zierende Inschrift. Sie lautete: „Hier ruht Herr Jean Bart, zu Lebzeiten Geschwaderchef der königlichen Marine, Ritter des Militär-Ordens vom heiligen Ludwig, verstorben am 27. April 1702, im Alter von 52 Jahren, von denen er 25 im Dienste Seiner Majestät verbracht hatte."

Der König ehrte ihn im Tode noch dadurch, daß er seiner Wittwe und den Kindern ein Jahresgehalt von 2000 Livres aussetzte.

Sie hatten es nöthig, denn Bart hinterließ nur sehr geringes Vermögen.

Wenn man bedenkt, wie viele Hunderte von reichen Prisen er im Laufe der Jahre gemacht, von deren Werth er stets einen Theil erhielt, so ist dies auffällig, aber dieser Umstand enthüllt zugleich einen andern schönen Zug des großen Mannes, der ihn im höchsten Grade ehrt. Nicht umsonst umstand die arme Bevölkerung in Dünkirchen sein Grab

und weinte ihm heiße Thränen nach. Sie hatte in ihm den Wohlthäter, den wohlwollendsten Freund, den sorgenden Vater verloren, der keiner Bitte eines Darbenden sein Ohr verschloß, der jede Noth und Pein zu mildern versuchte, von der er Kenntniß erhielt und die gewonnenen Reichthümer mit vollen Händen ausstreute, um Kummer und Sorge zu lindern, ohne an sich selbst zu denken.

In Verfolg unserer Schilderung ist der Charakter des Dünkircher Heroen bereits zur Genüge zu Tage getreten, um sich von ihm ein Bild machen zu können und es bedarf deshalb nur noch weniger Striche der Ergänzung. Er war ein zärtlicher Gatte und Vater, ein treuer Freund und ein guter Mensch von wahrhafter Religiosität, der in allen seinen Erfolgen Gott zuerst die Ehre gab. Seine Tapferkeit wurde nur von seiner Bescheidenheit übertroffen, mit der er die ihm erwiesenen Ehrenbezeugungen und Lobeserhebungen von sich abzuweisen suchte, indem er stets behauptete, seine Thaten nur der Unterstützung und Hingebung seiner Offiziere und Mannschaften zu danken. So starb er geliebt und hochgeehrt von Allen, die ihn kannten, ohne Neider und Gegner, nur gefürchtet, aber nicht gehasst, sondern ebenfalls geachtet von den Feinden seines Vaterlandes.

In seinem Aeußern bot er eine stattliche Erscheinung. Der flämische Typus war stark in ihm ausgesprochen, rundes volles Gesicht, blondes Haar und blaue Augen. Ueber Mittelgröße war sein Wuchs proportionirt, jedoch sehr muskulös und verrieth die außerordentlichen Körperkräfte, die er besaß und die ihm in so manchen Situationen vortrefflich zu Statten kamen, wie z. B. bei seiner Flucht aus England und als er in Bergen sich den Weg durch die ihn gefangen

nehmen wollenden Engländer bahnte, aber auch sehr häufig im Handgemenge bei den Enterungen, von denen er über zwanzig mitmachte. Er wurde mehrmals verwundet, aber nicht gefährlich, was bei der Art seiner vielen Kämpfe erstaunlich erscheint, und zum großen Theil auf Rechnung des Glückes geschrieben werden muß, das ihm bei allen seinen Unternehmungen in seltener Weise treu blieb und in der französischen Marine sprüchwörtlich war.

Aus seinen beiden Ehen hatte Bart nicht weniger als 13 Kinder von denen ihn jedoch nur eins aus erster, Franz Cornil und fünf aus zweiter Ehe überlebten.

Cornil erreichte wie bereits früher bemerkt, die Würde des ersten Vice-Admirals von Frankreich, wenngleich erst in hohem Alter. Seine spätere Beförderung hielt mit der in seinen ersten Dienstjahren nicht gleichen Schritt und es dauerte sehr lange, ehe man seinen Verdiensten gerecht wurde, obwohl er in jeder Beziehung sich als der würdige Sohn seines Vaters zeigte. Erst nachdem er 26 Jahre Lieutenant gewesen, an 19 Enterungen und 30 siegreichen Kämpfen Theil genommen, bei denen er sich stets auszeichnete, wurde er 1721 zum Kapitän und nach abermals zwanzig Jahren 1741 zum Geschwaderchef ernannt. 1750 erhielt er seine Beförderung zum Contre-Admiral und zwei Jahre darauf zum Vice-Admiral der Levante. 1677 geboren starb er 1755 im Alter von 78 Jahren in Dünkirchen.

Er hinterließ zwei Söhne, von denen der eine es bis zum Geschwaderchef und Gouverneur von St. Domingo und der andere bis zum Brigadechef im Geniecorps brachte. Beide starben kinderlos und damit erlosch die direkte Nachkommenschaft Jean Bart's. Als der letzte seines Namens

verstarb 1843 Pierre Bart in Ostindien. Er war der Urenkel von Jean Barts Bruder Caspar, hatte sich wie alle seine Vorfahren seit 200 Jahren, dem Seewesen gewidmet und war bei seinem Tode Kapitän in der französischen Marine.

Wie der Berühmte Du Quesne fast 1½ Jahrhunderte darauf warten musste, bis ein würdiges Denkmal in seiner Vaterstadt der Mit- und Nachwelt den Ruhm des großen französischen Admirals verkündete, so war es auch mit Jean Bart. Erst 1845 erinnerte man sich dieses Tapfersten aller Tapfern, dem Frankreich so ungemein viel verdankte und kam zu der Einsicht, daß man seinem Andenken noch einen würdigen Tribut der Anerkennung schuldete.

In diesem Jahre errichtete man ihm in Dünkirchen eine Bildsäule und das Gesicht des Helden ist dem Meere zugewandt, dem Schauplatze seiner bewunderungswerthen Thaten.

Jean Bart war in Frankreich der populärste Seeheld seiner Zeit und wird es auch in Zukunft bleiben. Ein Kind des Volkes erhob er sich durch eigene Kraft zu einer hohen Stufe und leistete seinem Vaterlande Dienste, die unvergessen bleiben. Wohl der Marine, der solche Vorbilder leuchten!

Abraham Du Quesne.

Ein schöner Augustmorgen des Jahres 1627 war angebrochen. Eine niedrige Nebelschicht lagerte über dem englischen Kanal und ließ die so eben dem Meere entstiegene Sonne wie eine strahlenlose und dunkelglühende Kugel erscheinen. Die flache französische Küste lag noch hinter dem verhüllenden Schleier verborgen, im Norden dagegen wurden die hohen Kreideberge von Dover und Beachy Head bereits von dem hellen Sonnenlichte erreicht und schimmerten in röthlichem Glanze.

Ein lauer westlicher Wind strich über die mattgrüne Wasserfläche. Nur hier und dort köpften die kleinen Wellen leicht über, um ihre Häupter mit perlendem Schaum zu krönen, und rauschten leise murmelnd an Bug und Seiten eines Schiffes hinan, das kaum merklich schwankend und trotz des schönen Wetters unter klein eingerefften Segeln auf ihrem Rücken dahintrieb.

Es war ein winziges Fahrzeug von kaum 50 Fuß Länge, aber fein und schneidig mit scharfen Linien, wie sie dem Auge des Seemanns gefallen und den Schnellsegler anzeigen. Sein



Wilhelm Gronau's Buchdruckerei in Berlin.

DU QUESNE.

schwarzer niedriger Rumpf erhob sich nur wenige Fuß über Wasser — desto höher strebten die schlanken Masten in die Lüfte und der elegante Schnitt der Segel so wie die symmetrische Ordnung der Takelage verriethen die seemännische Tüchtigkeit seines Führers.

Das Schiffchen war eine französische Patasche, deren Form und Bemastung sich noch bis jetzt in den Chasse marée's und Loggern der Normandie annähernd erhalten hat mit 3 Masten und trapezförmigen Segeln. Im 17. Jahrhundert versahen sie oft den Postdienst oder wurden den Kriegsgeschwadern als Späher beigegeben. Auf seinem Heck stand in goldenen Buchstaben der Name „Le Petit St. André de Dieppe;" seine Verschanzung war von einer Reihe Stückpforten durchschnitten und durch sie schauten auf jeder Seite die Mündungen von drei Geschützen, auf deren broncenen Röhren sich das Morgenlicht widerspiegelte.

Zu jenen unruhigen Zeiten waren fast alle Handelsschiffe mit Kanonen bewaffnet, aber die für die Größe der Patasche dreifach zu starke Besatzung, so wie die Nichtbenutzung des guten Windes bewiesen, daß sie sich nicht auf einer Friedensmission befand — und so verhielt es sich auch.

Zwischen Frankreich und England waren Feindseligkeiten ausgebrochen, weil letzteres die Hugenotten unterstützte. In Ermangelung einer Kriegsflotte hatte Kardinal Richelieu die seeerfahrenen Diepper aufgefordert Kaper auszurüsten, um den Engländern auf dem Wasser Abbruch zu thun. Das hatten sich die kühnen Nachkommen der Normannen, in deren Adern noch das Blut der alten Vikinger floß, nicht zweimal sagen lassen und sehr bald danach war der Petit St. André als erster Kaper ausgelaufen. Sein Eigenthümer und Ka-

pitän, einer der tüchtigsten und kühnsten Seeleute Dieppes, genoß in seiner Vaterstadt hohen Ruf. Es war ihm deshalb nicht schwer geworden, unter den ihm zuströmenden Freiwilligen dreißig der Besten als Besatzung auszuwählen und mit ihrer kundigen Hülfe die Patasche in kürzester Frist für ihren Kreuzzug zu rüsten.

Seit drei Tagen befand sich das Schiffchen in dem Fahrwasser, wo Feinde auf ihrem Wege zu den heimischen Häfen oder nach Flandern zu erwarten waren, aber vergebens hatte man nach englischen Schiffen ausgelugt; nur befreundete Flaggen sah man hier und dort vorübersteuern. Die hochgespannten Hoffnungen der Besatzung auf Beute waren bedeutend herabgestimmt und ihre anfängliche Freudigkeit noch mehr dadurch gewichen, daß der erkrankte Kapitän seit den letzten 24 Stunden das Bett hüten musste.

An seiner Statt kommandirte sein Sohn, den er als Lieutenant mitgenommen. Zwar hatte dieser unter Leitung seines Vaters schon mehrere Seereisen mitgemacht und von ihm gelernt, wie ein Schiff in Sturm und Wogendrang durch Klippen und Untiefen zu führen sei, aber er war kaum dem Knabenalter entwachsen und hatte nur vor kurzem sein 17. Lebensjahr vollendet.

Wohl mochten deshalb die alten wettergebräunten Matrosen finster und mit Mißtrauen auf ihren neuen Befehlshaber blicken und daran zweifeln, daß der Unerfahrene im gegebenen Falle sie zu Kampf und Sieg zu führen vermöge. Doch der eigene Vater hatte eine bessere Meinung von seinem Sohne; er gab nicht den von der Mannschaft erwarteten Befehl zur Rückkehr und schon nach wenigen Stunden sollte dies Vertrauen glänzend gerechtfertigt werden.

Der Lieutenant hatte im Gefühle der auf ihm ruhenden Verantwortung während der ganzen Nacht das Deck nicht verlassen, und stand jetzt auf dem Hinterdeck an die Bordwand gelehnt. Von schlankem Wuchs, das edel geformte Haupt von goldenen Locken umwallt, die bis auf die Schultern herabfielen und mit denen die laue Briese spielte, suchte sein Blick die Nebelbank zu durchdringen, die auf dem Horizonte lagerte, sich aber allmälig unter den Strahlen der aufsteigenden Sonne zu verflüchtigen begann.

Lange war sein Forschen vergebens und auch der auf der Spitze des Fockmastes postirte Ausguck vermochte nichts zu entdecken. Da sprühten die blauen Augen des blondgelockten Knaben stolze und freudige Blitze — voraus tauchten drei Segel aus dem Nebelschleier auf.

Waren es Engländer oder Freunde? In stürmischer Erregung pochte ihm das Herz, einen Augenblick noch musterte er die Fremden mit scharfem Blick, dann sprang er in die Kajüte hinunter.

„Vater, drei Schiffe voraus, einige Meilen ab," meldete er dem Kranken in bündigen Worten, wie es Brauch ist an Bord.

„Groß?" fragte dieser lakonisch.

„Ich denke nicht zu sehr" lautete die Erwiderung „ich werde sie recognosciren."

„Gut, doch sei vorsichtig. Wenn Du nahe bist, lass' mich es wissen."

„Sei ruhig Vater, ich komme für alles auf," und mit strahlenden Zügen erschien er nach der kurzen Zwiesprache wieder auf dem Deck.

„Alle Segel bei!“ ertönt sein energisches Kommando und es wirkt elektrisch auf die Matrosen, welche inzwischen ebenfalls die Fremden wahrgenommen. Alle Entmuthigung, alles Mißtrauen ist plötzlich geschwunden angesichts des Feindes. Mit Blitzesschnelle eilen sie auf ihre Posten; die Reffe der großen Segel werden ausgebunden, die festgemachten leichten Segel gelöst und in wenigen Augenblicken entfaltet sich an Masten und Raaen eine Pyramide schneeiger Leinwand. Sie bauscht sich in dem jetzt auffrischenden Winde und unter seinem Drucke fliegt die kleine Patasche wie ein Vogel über die Wasserfläche.

Der jugendliche Lieutenant, dessen stolz aufgerichtete Gestalt zu wachsen scheint, winkt dem Manne am Ruder mit der Hand, dieser dreht die Pinne etwas seitwärts und der Kopf des Fahrzeugs richtet sich auf die Segler. Gleichzeitig steigt die weiße Flagge mit blauem Kreuz, das Wahrzeichen von Dieppe und wohlbekannt auf dem Meere am Fockmaste empor, um von den Verfolgten gesehen zu werden und in gespannter Aufmerksamkeit richten sich alle Blicke voraus.

Doch Minute auf Minute verrinnt — die Fremden antworten nicht; sie zeigen keine Flagge; dagegen setzen sie so viel Segel wie möglich, offenbar um zu fliehen.

„Es sind Feinde!“ jauchzt es im Herzen des thatendurstigen Jünglings auf „vorwärts zur lustigen Jagd!“ und als ob die Patasche die Gefühle ihres Führers theilte, scheint sie eine Schnelligkeit zu entwickeln wie nie zuvor. Hand über Hand läuft sie den Fremden auf, doch dem ungeduldigen und vor Kampfesmuth brennenden Lieutenant scheint sie still zu stehen. Er läßt die Haltetaue der Masten lösen, um diesen mehr Elasticität zu geben und wendet alle möglichen andern

technischen Kunstgriffe an, die er dem erfahrenen Vater abgesehen, um die Fahrt des Schiffes zu beschleunigen. Endlich ist er in Kanonenschußweite, aber er vergisst, dem Vater die Meldung zu machen; auch daß die Feinde so viel größer sind als sein eigenes Schiff vergisst er.

Die beiden vordersten Kanonen werden als Jagdgeschütze in die Bugpforten gebracht. Es sind freilich nur winzige Dreipfünder, doch was verschlägt das? Seine Leute verstehen meisterlich zu schießen und auch ein Dreipfünder vermag Masten und Raaen zu zersplittern, wenn er nur trifft.

„Feuer! wenn Ihr Ziel habt," erschallt es vom Hinterdeck. Der Donner der Schüsse rollt über das Wasser und die Kugeln sausen durch das Takelwerk des nächsten Schiffes. Aber auch dort blitzt es in den Heckpforten auf; man bleibt die Antwort diesmal nicht schuldig, die feindlichen Geschosse pflügen das Wasser dicht neben der Patasche und sprühen es über ihr Verdeck. Damit erscheint auch gleichzeitig die Flagge an der Gaffel, doch es ist nicht die englische, sondern die holländische.

Einen Augenblick stutzt der junge tollkühne Normann; mit Holland lebt Frankreich in tiefem Frieden — doch bald ist sein Bedenken geschwunden. Weshalb flieht der Fremde, wenn er ein gutes Gewissen hat?

„Feuer mit Kartätschen und die Musketen fertig!" befiehlt er und zieht selbst den Säbel. Jeden Augenblick kommen sich die Schiffe näher und sind jetzt nur noch wenige Hundert Schritte von einander entfernt. Die beiden Geschütze im Bug wirken nicht genug, die bedeutend schwereren Geschosse der Holländer sind ihnen überlegen, sie reißen große Löcher in Masten und Segel. Eines derselben ist über das

Deck gefahren, die weißgescheuerten Planken sind von Blut geröthet, und drei der bravsten Diepper liegen todt auf dem Deck hingestreckt. Da läßt der Lieutenant alle sechs Geschütze an die Steuerbordseite bringen. Nur wenige Augenblicke beansprucht das Manöver, aber es ist auch die höchste Zeit, daß etwas geschieht. Wiederum fliegt eine Kugel des Holländers daher und richtet Unheil und Verwüstung an; der Mann am Ruder wälzt sich mit zerschmetterten Gliedern in seinem Blute. Blitzschnell springt der blonde Knabe selbst an die Ruderpinne und dreht sie hart an die Bordseite.

„Klar bei den Geschützen!" ruft er seinen Leuten zu, die fertig mit der Lunte in der Hand stehen, während die schlanke Patasche wie ein Boot dem Ruder folgt und nach Backbord anluvt. In wenigen Sekunden liegt sie quer vor dem Spiegel des jetzt kaum noch 50 Schritt entfernten Holländers; auf das Kommando „Feuer" entsenden alle sechs Geschütze ihren tödtlichen Inhalt und die Kartätschen richten in solcher Nähe eine furchtbare Verwüstung an.

Unmittelbar nach der Salve dreht sich wieder das Ruder unter den Händen seines jungen Steuermannes; „Klar zum Entern!" befiehlt er mit helltönender Stimme. Mit Pike und Beil stehen seine Normannen im Augenblicke gerüstet da, die Enterhaken fertig zum Werfen.

Die Patasche fällt wieder auf ihren alten Kurs. Die Takelage des Holländers ist zerschossen, sein Hintersegel heruntergefallen, und während dadurch die Fahrt verringert wird, hindert es zugleich die Bedienung eines Theils der Geschütze, deren Mannschaften überdem durch die furchtbare glatte Lage des Franzosen decimirt sind.

In kürzester Zeit ist der kleine Diepper Korsar längsseit

des so viel größeren Gegners. Die Enterhaken fallen und ketten beide Schiffe aneinander. Gefolgt von den Seinen springt der junge Held als Erster auf das feindliche Verdeck und setzt dem Kapitän die Spitze seines Degens auf die Brust, während einer der französischen Matrosen die holländische Flagge herunterreißt.

Fast starr vor solcher Kühnheit leisten die Holländer nur schwachen Widerstand, in wenigen Minuten ist das Schiff genommen und die gesammte noch lebende Mannschaft zu Gefangenen gemacht. Der Lieutenant eilt in die Kajüte, um Beschlag auf die Papiere zu legen. Danach besetzt er die Prise mit seinen Leuten, nimmt sie in das Schlepptau der Patasche, während die andern beiden Holländer den Kameraden feige fliehend im Stich lassen, und erstattet erst dann seinem Vater in kurzen Worten Bericht über das Geschehene.

„Gut gemacht, mein Sohn!“ erwidert dieser und seine Augen ruhen stolz auf dem von Kampfesmuth und Siegesfreude gerötheten Antlitze des Jünglings. „Ich bin mit Dir zufrieden, doch nun segle nach Dieppe zurück, Deine Mutter erwartet uns.“

Als der Petit St André am andern Tage in die Molen von Dieppe einlief, hinter sich im Schlepptau den großen Holländer, dessen Flagge im Wasser schleifte, während die französische hoch oben darüber lustig im Winde flatterte, da besäumten Tausende von Menschen das Ufer und lauter Jubel bewillkommnete den Sieger.

Wer aber vermag die Gefühle der Eltern zu beschreiben, das Glück der Mutter, die unter Freudenthränen den tapferen Sohn an die treue Brust presste, den Stolz des Vaters, der seine bald gehobene Krankheit segnete, weil sie Veranlassung

gegeben hatte, daß sich in dem Jünglinge der spätere Held offenbaren konnte?

Sofort erstattete der Kapitän der Patasche dem Lieutenant der Königlichen Admiralität in Dieppe Bericht. Die Papiere des Holländers ergaben, daß derselbe den bestehenden Verträgen zuwider Contrebande geladen hatte. Das Prisengericht erklärte deshalb das Schiff als gute Prise und sie wurde nach Abzug des Zehnten für den König Dem zugesprochen, der sie erobert hatte.

Doch noch eine andere höhere Belohnung wartete seiner. Richelieu, der für Frankreich eine Kriegsflotte zu schaffen suchte, bedurfte solcher Offiziere und bald nach dem Bekanntwerden des kühnen Seezuges schickte er ihm ein Patent als „Kapitän in einem Schiffe für den Dienst des Königs.“ Der jugendliche Kapitän aber, der mit dieser That die Bluttaufe empfing und damit die erste Stufe der Ruhmesleiter erklomm, war Abraham Du Quesne, der tüchtigste Seemann und hervorragendste Admiral Frankreichs im 17. Jahrhundert — der spätere würdige Gegner des größten Seehelden aller Zeiten, des Admiral De Ruiter.

Abraham Du Quesne wurde 1610 in Dieppe geboren und stammte aus einer ursprünglich adligen Familie. Dieselbe bekannte sich mit dem auftauchenden Calvinismus jedoch zu diesem und hing so fest an dem neuen Glauben, daß Abrahams Großvater bei Beginn der Verfolgung der Hugenotten seinen Adel und seine Güter aufgab und sich nach dem Flecken Blangi in der Grafschaft Eu flüchtete. Dort lebte er im Verborgenen und gewann seinen Unterhalt durch seiner Hände Arbeit als Böttcher — nach Anderen als Schneider.

Diese Glaubensfestigkeit vererbte sich sowohl auf seinen

Sohn, als namentlich auf seinen Enkel den Admiral, der allen Ueberredungen, Versuchungen und Drohungen gegenüber bis zu seinem Tode standhaft dem Calvinismus treu blieb. Abrahams Vater wanderte nach Dieppe aus, deren Bewohner der Mehrzahl nach dem protestantischen Glauben anhingen und widmete sich dort dem Seewesen. Er wurde Kapitän, trieb Handel und rüstete auch, wie wir gesehen, in Kriegszeiten Kaper aus „im Dienste des Königs."

Durch seinen Unternehmungsgeist und sein Glück erwarb er sich bald Ansehen in seiner Heimat und heirathete eine Martha de Caux aus einer wohlhabenden Bürgerfamilie, die ihm außer Abraham noch zwei jüngere Söhne Etienne und Jakob gebar. Die Kinder erhielten für damalige Zeit eine gute Erziehung, wie man wenigstens aus den Briefen schließen darf, die aus den jüngeren Jahren des Admirals erhalten sind, und wurden danach alle drei für das Seefach bestimmt.

Für den Beginn einer glänzenden Karrière konnte Abraham seine erste Heldenthat zur See zu keinem günstigeren Zeitpunkte vollführen. Richelieu, der seit 3 Jahren für den unmündigen Ludwig XIII. die Zügel der Regierung führte, war vor Allem von dem Gedanken beseelt, Frankreich nicht nur zu Lande, sondern auch zur See den Nachbarreichen mindestens ebenbürtig zu stellen, womöglich aber auch die Superiorität Englands, Hollands und Spaniens auf dem Wasser zu brechen.

Dazu bedurfte es zuvor sowohl der Schaffung eines Heeres, wie einer Flotte, die das bis dahin durch Partei- und Religionskriege gespaltene und geschwächte Frankreich nicht besaß. Der Staatsklugheit, dem eisernen Willen und dem Ge-

schick des großen Mannes, der selbst früher eine militärische Erziehung genossen, gelang die Aufstellung eines größeren Landheeres verhältnißmäßig bald, mit Bezug auf die Flotte begegnete er jedoch bedeutenderen Schwierigkeiten.

Während England schon seit den Zeiten Heinrichs VII. begonnen hatte eigene, für den Dienst des Königs bestimmte Kriegsschiffe zu bauen und Elisabeth bei ihrem 1603 erfolgten Tode eine besondere Kriegsflotte von 42 Schiffen hinterließ; während Holland und Spanien ebenfalls über große Flotten geboten, besaß Frankreich weder Kriegsschiffe noch dafür geschulte Seeleute.

Wurde die Aufstellung einer Flotte im Kriege nothwendig, so borgte man Schiffe und Mannschaften von andern Nationen, die aber selten etwas leisteten. An der Indisciplin und dem Streben, die Gefahr eher zu vermeiden, als sie aufzusuchen, scheiterten in den meisten Fällen die Erfolge. Schon Heinrich IV. hatte die Unhaltbarkeit dieser Zustände erkannt. Die Ausführung seines Planes, eine Kriegsmarine zu gründen wurde jedoch durch seinen frühzeitigen Tod vereitelt.

Richelieu nahm Heinrichs Idee mit Energie wieder auf und die Belagerung von La Rochelle, dessen Hafen er aus Mangel an Schiffen mit einem Damm durchziehen musste, um die Engländer von der Unterstützung der landwärts von ihm eingeschlossene Hugenotten zu hindern, konnte ihn in der Ueberzeugung nur bestärken, daß ohne eine mächtige Flotte weder an eine Demüthigung der Nachbarreiche, noch an Beschützung des Seehandels noch an Abwehr des Feindes von den eigenen Küsten zu denken sei. Um in seinem Streben freie Hand zu haben, hatte er schon 1626 die Charge der ziemlich selbständigen Admirale in den Küstenprovinzen unter-

drückt und sich zum General-Intendanten der Schifffahrt und des Handels gemacht. Er ermuthigte überseeische Expeditionen, zog reiche fremdländische Rheder nach Frankreich, kaufte Schiffe, gründete Magazine und begünstigte auf jede Weise den inländischen Schiffbau.

Vor allem richtete er aber auch sein Augenmerk auf geeignete Persönlichkeiten zur Führung der Schiffe und Leitung der Flotte, denn auf den wenigen Galeeren, welche der Staat als solcher zum Schutze gegen die Barbaresken im Mittelmeere besaß fanden sie sich nicht. Wo sich deshalb französische Seeleute in den fortwährenden Kaperkriegen auszeichneten, suchte er sie für die Kriegsflotte zu gewinnen und diesem Umstande dankte auch Du Quesne seine Bestallung als königlicher Kapitän, so wie die besondere Gunst des Kardinals, die ihm ungeschmälert bis zu dessen Tode verblieb.

Ob Du Quesne nach seiner Ernennung sogleich in die königliche Marine übertrat, oder noch eine Zeit lang auf Kaperschiffen, welche damals vielfach der König an unternehmende Seeleute gegen einen bestimmten Antheil an der Beute lieh, sein Glück versuchte, ist ungewiß, da bis 1635 nichts über ihn verlautet. In diesem Jahre fiel sein Vater in einem Gefechte mit einem spanischen Kaper vor Dünkirchen, er selbst aber erscheint als Kapitän eines kleinen königlichen Kriegsschiffes des „Neptun“ von 200 Tonnen Gehalt und mit 8 zehnpfündigen Kanonen bewaffnet.

Frankreich hatte sich 1635 mit Holland zur Vertreibung der Spanier aus Flandern verbündet und Richelieu organisirte zu diesem Zwecke auch eine Diversion zur Eroberung der Insel St. Marguerita im Mittelmeere. Er versammelte 1636 hiezu bei Belle Isle eine Flotte von 38 Kriegsschiffen

mit 410 Geschützen 6 Brandern und einer Anzahl Transportschiffen, zu denen bei den Hyerischen Inseln noch das Levantegeschwader von 13 Schiffen und 12 Galeeren stoßen sollte. Die Zahl der eingeschifften Landungstruppen betrug 16000 Mann.

Man sieht, daß der Kardinal in den letzten zehn Jahren nicht müßig gewesen war und eine beträchtliche Flotte geschaffen hatte, jedoch darf man die Schiffe bezüglich ihrer Größe nicht nach der Jetztzeit beurtheilen. Die Schiffsbaukunst stand damals, wo sich erst seit einiger Zeit der Uebergang von den bis dahin allgemein gebräuchlichen Galeeren zu den sogenannten runden Kriegsschiffen angebahnt hatte noch auf niedriger Stufe und Schiffe von 1000 Tonnen (à 1000 kg.) Gehalt, von der Größe unserer gegenwärtigen kleinsten Korvetten befanden sich selbst in der englischen Flotte nur in sehr kleiner Zahl vertreten. Jene französische Flotte weist nur ein solches Schiff den St. Louis, das Admiralschiff mit 46 Kanonen und 295 Mann auf. Dann folgten einige von 500 Tonnen mit 34—36 Geschützen und 200 Mann, die große Mehrzahl hatte jedoch nur 2—300 Tonnen und waren nicht größer, als unsere jetzigen kleinen Kanonenboote.

Aehnlich stand es mit der Bewaffnung. Es fehlte den Schiffen an Stabilität zum Tragen großer Geschütze. Da man sie aber mit möglichst vielen Kanonen vollzupfropfen suchte, so war man gezwungen auf kleine Kaliber zurück zu greifen und von 50 Geschützen waren mehr als die Hälfte 1—6 Pfünder.

Mehr Schwierigkeiten, als das Material, machte jedoch Richelieu das Personal, namentlich die Besatzung der höheren Befehlshaberstellen. Wo er hinblickte fand er

Unfähigkeit, Arroganz und Korruption. In Toulon war der Gouverneur der Provence Marschall de Vitry zugleich Generalkapitän der Galeeren. Als diese kriegsmäßig ausgerüstet werden sollten, fand man eine ganze Reihe von ihnen im Hafen völlig verfault; von dem größeren Theile der übrigen war das Inventar von den Befehlshabern verkauft oder gestohlen. Aehnliche bittere Erfahrungen machte der Kardinal in der Flotte des Westens; dabei herrschte überall Unzuverlässigkeit und Mangel an Disciplin trotz des strengen von ihm der Flotte gegebenen Strafgesetzbuches, das der früher gebräuchlichen Willkür steuern sollte.

Es war deshalb nicht zu verwundern, wenn Richelieu nach solchen Wahrnehmungen Hülfe dort suchte, wo noch allein strenger Gehorsam galt, bei den Dienern der Kirche, so einzig dies Beispiel auch in der Geschichte dasteht. Wohl begegnen wir öfter der ecclesia militans auf den Schlachtfeldern und sehen streitbare Bischöfe an der Spitze von Truppen, aber Bischöfe als Admirale erscheinen nur dies eine Mal in der See-Kriegsgeschichte.

Der Bischof von Nantes wurde als Inspektor der Galeeren dem Marschall de Vitry und der Erzbischof von Bordeaux de Sourdis dem Oberbefehlshaber der Flotte, Heinrich von Lothringen Graf von Harcourt als Adlatus, in Wirklichkeit aber als Vorgesetzter gegeben und wenn auch mit verbissener Wuth schienen sich die Betreffenden dem Willen des allmächtigen Kardinals zu beugen.

Die Westflotte gelangte unter ihrer neuen Führung auch glücklich bis zu den Hyerischen Inseln und vollzog dort ihre Verbindung mit dem Levantegeschwader. Die vor Toulon aufgestellte spanische Galeerenflotte wurde von dem tapferen

Erzbischof ohne Verzug angegriffen und in die Flucht geschlagen, aber die Ausnutzung des Sieges und die Verfolgung des Feindes scheiterten an der Unbotmäßigkeit de Vitry's, der schon über alle Maßen über die Kontrole des Bischofs von Nantes aufgebracht, sich unbedingt nicht unter Harcourt stellen wollte und sich sogar so weit vergaß, den Erzbischof von Bordeaux öffentlich mit einem Stocke zu schlagen. Deshalb zögerte sich auch der Angriff auf die Lérins Inseln volle sechs Monate hin und erst nach der Abberufung des Marschalls fiel St. Marguerita nach 43tägiger Belagerung. Du Quesne fand in diesem Seezuge keine Gelegenheit zu besonderer Auszeichnung, lernte jedoch ein Schiff im Geschwader nach den Regeln der Taktik zu führen, es streng auf dem gegebenen Posten zu halten und sein ungebundenes Korsarenwesen den Befehlen von Vorgesetzten unterzuordnen. Daß er aber nach jeder Richtung seine Schuldigkeit gethan und sich das Wohlwollen des Erzbischofs zu erwerben gewusst hatte, ging daraus hervor, daß er nach Beendigung der Expedition das Kommando eines größeren Schiffes von 300 Tonnen, des St. Jean erhielt. Mit diesem trat er 1638 wieder unter die Befehle des Erzbischofs, der mit 38 Schiffen nach dem vom Prinzen von Conti belagerten Fontarabia abging, um dasselbe von der Seeseite anzugreifen. Im Durschschnitt waren diese Schiffe von derselben Größe wie früher, jedoch durch die neugebaute „Couronne," das größte bis dahin existirende Kriegsfahrzeug von 200 Fuß Länge, 72 Geschützen und 500 Mann Besatzung verstärkt. Von Fontarabia segelte der Erzbischof nach Guetaria, auf dessen Rhede 14 spanische Galeeren unter dem Schutze der Landbatterien lagen. Er rangirte seine Schiffe in drei parallele Linien, ging mit der ersten bis auf

Pistolenschußweite an den Feind, während die beiden andern Linien als Reserve dienen sollten und griff dann mit Ungestüm an. Das Gefecht wurde sehr heiß und auch die Franzosen litten so sehr, daß die gesammte Reserve schleunigst eingreifen musste, um eine Niederlage abzuwenden. Du Quesne befand sich mit seinem Schiffe in der dritten Linie und fand Gelegenheit, sich durch seinen Muth und sein geschicktes Manövriren so auszuzeichnen, daß er die Aufmerksamkeit des Erzbischofs auf sich zog. Das Resultat war die Vernichtung sämmtlicher spanischer Schiffe. Ihr Admiralschiff gerieth in Brand, das Feuer theilte sich den übrigen mit und ihre Besatzung von 4000 Mann kam größtentheils in den Flammen um.

Dies glänzende Resultat trug Herrn de Sourdis im folgenden Jahre (1639) das Oberkommando der aus 42 Kriegsschiffen 20 Brandern und 20 Flüten*) bestehenden Flotte ein, welche gegen Spanisch Flandern operiren sollte. Hier aber hatte er Unglück. Bei gutem Wetter, ruhiger See und im Kampfe gegen Menschen hatten seine Tapferkeit und sein guter Wille ausgereicht; dem Kampfe gegen die Elemente waren sie jedoch nicht gewachsen. Dazu bedurfte es außerdem fachlicher Tüchtigkeit, die ihm abging. Ein Sturm vor Dünkirchen richtete furchtbares Unheil in seiner Flotte an. Zwanzig Fregatten mit Elitetruppen für Ausschiffung an Bord gingen mit Mann und Maus verloren, der Rest wurde theils entmastet, theils schwer beschädigt und erreichte mit genauer Noth Belle Isle, während Du Quesne durch sein seemännisches Geschick den St. Jean vor größeren Havarien zu bewahren wusste. Unter dem Eindrucke dieser Katastrophe schrieb der Erzbischof an Richelieu: „Si les Capitaineries

*) Transportschiffe von 3—500 Tonnen Gehalt.

estoient à vendre, on les donneroit à bon marché“ ein Ausspruch, der noch heute seine Berechtigung hat. Man muß eben Seemann von Hause aus sein, um Schiffe und Flotten führen zu können; Muth und Tapferkeit allein genügen dafür nicht.

Nach Reparatur der Flotte wandte Sourdis den gefährlichen Gewässern der Nordsee und des Kanals den Rücken und überließ es dem seemännisch besser geschulten Admiral der Holländer Tromp allein, dort die Spanier in zwei großen Seeschlachten bei Gravelingen und in den Dünen fast gänzlich zu vernichten. Er selbst wandte sich wieder nach der Küste von Spanien und eroberte dort unter den Geschützen der Festung Santona, die er durch fünf seiner Schiffe zum Schweigen brachte, zwei spanische Galleonen. Eins jener Schiffe, der früher den Spaniern genommene „Maquedo“ wurde von Du Quesne befehligt, der bei dieser Gelegenheit eine Verwundung durch eine Flintenkugel am Knie erhielt. Er hatte das Schiff, welches doppelt so groß war, wie der St. Jean als Belohnung für die von ihm bewiesene Tapferkeit erhalten.

Für das Jahr 1640 fehlen Nachrichten über Du Quesne, im folgenden Jahre begegnen wir ihm jedoch abermals unter den Befehlen des Erzbischofs an der Küste von Catalonien vor der Mündung des Ebro. Hier vollführte er wieder eine kühne That, die lebhaft an sein erstes kriegerisches Debut auf dem Petit St. André erinnerte und ebenso wie damals dem jungen Helden hohe Ehre eintrug.

Während der Blockade erhielt er den Auftrag, ein kleines mit Lebensmitteln beladenes Vlieboot, nicht größer als seine väterliche Patasche nach einem französischerseits besetzten Punkte

der catalonischen Küste zu führen. Er glaubte diese schwierige Aufgabe am Besten in eigener Person erfüllen zu können, übergab das Kommando des Maquedo seinem Lieutenant und segelte ab. Unterwegs begegnete er vier spanischen Galeeren, welche ein französisches Handelsschiff gekapert hatten. Das Schiff wieder zu erobern oder dabei unterzugehen, dieser Gedanke durchzuckte wie ein Blitz die Seele des kühnen Kapitäns und dem Gedanken folgte sofort die That. Er hatte die Luvseite, hielt mit vollen Segeln und fliegender Fahrt vor dem Winde auf die Galeeren ab und griff sie die dreifach größeren auf Pistolenschußweite mit seinen vier dreipfündigen Kanönchen an, während jene je einen langen 24 Pfünder und 4 zehnpfündige Steingeschütze führten. Wiederum wie damals im Kanal hatte er seine 4 Geschütze auf eine Seite gebracht und unter den dichtgedrängten Ruderern wirkten die Kartätschen aus solcher Nähe so furchtbar, daß die Spanier wie jene Holländer durch eine so beispiellose Kühnheit völlig gelähmt wurden, schleunigst das Schlepptau kappten und die Prise den Franzosen überließen.

Einige Monate darauf versuchten 40 spanische Galeeren mit neapolitanischen Truppen an Bord und einem Lebensmittel-Transport den Ebro zu forciren. Sourdis griff sie mit gewohnter Tapferkeit an, nahm oder verbrannte elf von ihnen und die übrigen 29 mußten schwer beschädigt die Flucht ergreifen. Drei von ihnen hatten sich unter den Landbatterien auf den Grund gesetzt und versuchten sich am andern Tage wieder flott zu machen. Der Erzbischof entsandte 5 Schiffe ebensoviele Galeeren und 4 Brander gegen sie, aber er verhehlte sich auch nicht, daß es den stark armirten Batterien gegenüber ein Wagstück sei, dessen Ausführung ganz besonderen

Muth, Umsicht und Kaltblütigkeit seitens des Befehlshabers erforderte. Er schwankte nicht lange in seiner Wahl; sie fiel auf Du Quesne, der trotz seiner Jugend bereits so oft Proben jener hervorragenden Eigenschaften abgelegt hatte, welche den Erfolg eines solchen Unternehmens zu garantiren schienen. Du Quesne zeigte sich des ihm geschenkten Vertrauens würdig; mit vollem Winde hielt er mit seinem Geschwader auf das Land zu, legte sich nach seiner gewohnten Art auf Pistolenschußweite an die Batterien und brachte sie in weniger als einer Stunde durch sein Feuer zum Schweigen. Dann warf er sich auf die Galeeren, verbrannte sie, machte eine große Menge der entfesselten und über Bord gesprungenen Ruderer zu Gefangenen und kehrte, ohne selbst wesentliche Beschädigungen erhalten zu haben, zur Flotte zurück, um von dem Erzbischof mit warmem Danke für seine Tapferkeit beglückwünscht zu werden.

Du Quesne war 31 Jahr, als ihm die Funktion eines Geschwaderchefs anvertraut wurde und er durfte sich mit gerechtem Stolze sagen, daß er den hohen Posten in so jungen Jahren lediglich seinem eigenen Verdienste zu danken habe, denn das Wohlwollen des Erzbischofs war lediglich darauf begründet.

Leider sollte er seinen gütigen Beschützer bald verlieren. Das Glück, welches ihm im Kampfe bisher stets treu geblieben, verließ den Erzbischof. Der von ihm und Du Quesne errungene glänzende Sieg vermochte nicht zu hindern, daß die Spanier den für den Ebro bestimmten großen Lebensmitteltransport nach Tarragona hineinretteten und ebenso war vorauszusehen, daß sie bald mit Verstärkungen zurückkehren würden. De Sourdis kampffähige Flotte bestand nur noch

aus 12 Schiffen verschiedener Größe, 4 Pataschen, 5 Brandern und 13 Galeeren. Trotz dieser numerischen Schwäche blieb der muthige Mann auf seinem Posten um den Feind zu erwarten. Dieser erschien auch nach einigen Wochen, aber in nicht geahnter Stärke. Zunächst das Lebensmittelconvoy von Hunderten Transportschiffen, escortirt von 29 Galeeren, dahinter 39 Kriegsschiffe; das war mehr als die doppelte Stärke von der Flotte des Erzbischofs. Dennoch griff dieser ohne Zögern an, warf sich auf das Convoy und als dasselbe sich auf die Schiffe zurückzog, auf diese, denen er die Breitseiten zukehrte, während er das Convoy mit den Heckgeschützen beschoß. Der Kampf entbrannte heiß, die Franzosen schlugen sich trotz ihrer numerischen Schwäche wie die Löwen, Du Quesne leuchtete allen voran. Vier Stunden dauerte der ungleiche Kampf, bis die Nacht die Streitenden trennte. Die Franzosen hatten drei Schiffe verloren, andere waren von mehr als hundert Kugeln durchbohrt. Auf beiden Seiten war der Menschenverlust enorm, aber der Ausgang unentschieden. Während der nächsten drei Tage hinderte Windstille die Flotten wieder aneinander zu kommen, doch die Spanier erhielten inzwischen durch fünf große intakte Schiffe Verstärkung. Den Franzosen mangelte Wasser und Munition; der Kriegsrath hielt eine Erneuerung des Kampfes unter solchen Umständen für unheilvoll und beschloß den Rückzug nach der Provence. Der Zweck der französischen Flotte war damit verfehlt, Richelieu's Plan durchkreuzt und die vielen Feinde des Erzbischofs benutzten diesen Umstand, um seinen Sturz herbeizuführen. Er wurde abberufen und nach Carpentras verbannt.

Vergebens reichten 13 seiner Kapitäne, an ihrer Spitze Du Quesne eine Vertheidigungsschrift ein, in der sie nachzuweisen suchten, daß de Sourdis alles gethan, was in Menschenkräften stehe. Sie vermochten die Ungnade nicht abzuwenden, aber die Schrift zeugte zugleich für einen noblen Charakterzug Du Quesne's. Er war Richelieu den größten Dank schuldig, trotzdem hielt ihn weder dies Bewusstsein noch die Furcht vor dem Uebelwollen des allmächtigen Ministers ab, sich auf die Seite der Wahrheit zu stellen, dem Erzbischof Gerechtigkeit widerfahren zu lassen und das Seinige zu thun, um von seinem gütigen Vorgesetzten das unverdiente Geschick abzuwenden.

Als Sourdis Nachfolger wurde Cangé berufen, der Marschall de Brezé mit dem Oberbefehl über die ganze französische Flotte betraut. Du Quesne erhielt den Auftrag, mit einem Geschwader die Küsten von Catalonien zu bewachen, während unabhängig von ihm ein Edelmann Namens de Baumes mit einem Galeerengeschwader zu demselben Zwecke entsandt wurde.

Bei dieser Gelegenheit trat ein anderer freilich weniger liebenswürdiger Charakterzug des jungen Geschwaderchefs in ganzer Schärfe zu Tage, dem wir während seiner späteren Laufbahn noch oft begegnen werden. Wie ein rother Faden durchzieht er sein ganzes Leben, schafft ihm überall Feinde und bereitet ihm viele Unannehmlichkeiten und die bittersten Erfahrungen. Es ist dies eine oft bis an das Kleinliche streifende Ehrsucht, durch welche er sich zu Ausschreitungen, ja sogar zu unentschuldbaren Verstößen gegen die Disciplin nach oben hinreißen lässt, wenn es sich um das Datum seines Patentes handelt. Zu jener Zeit war die Anciennetät

der Offiziere noch keineswegs streng geregelt und oft geschah es, daß Offiziere, namentlich von vornehmer Geburt andern Kameraden, die nicht diesen Vorzug besaßen, vorgesetzt wurden. Gegen solche Vorkommnisse bäumte sich aber das ganze Innere des heißblütigen Geschwaderchefs gewaltsam auf. Sobald das Kapitäns-Patent des Betreffenden auch nur einen Tag jünger war als das seinige, glaubte er sich berechtigt, ihm Befehle ertheilen zu können, wenn er in seinen Bereich kam und scheute nicht davor zurück, sich selbst gewaltsam den Gehorsam zu erzwingen, wenn er nicht durch höhere Vorgesetzte daran gehindert wurde. In dem vorliegenden Falle war der in der Anciennetät jüngere de Baumes durch den Marschall ganz unabhängig von Du Quesne gestellt; als dieser aber mit ihm zusammentraf, verlangte er, daß de Baumes sich ohne seinen Befehl nicht von der Stelle rühre, und als dies verweigert wurde, schoß er scharf auf dessen Geschwader.

De Baumes gehorchte nun zwar, aber kochte vor Wuth, daß ein Mann ohne Namen, aus dem Volke hervorgegangen und noch dazu Protestant es wagen konnte, ihn den hochgeborenen katholischen Edelmann in solcher Weise zu behandeln.

Er setzte alle Hebel an, um dafür eine Genugthuung zu erhalten, beklagte sich in den bittersten und wegwerfendsten Ausdrücken an höchster Stelle über den von Größenwahn befallenen Seemann, der „besser in eine Schenke als auf die Flotte passe," aber weder diese Klage noch der Einfluß seiner Familie erreichten ihren Zweck. Du Quesne hatte sich durch seine Thaten bereits einen so hohen Ruf erworben und stand dadurch so fest in der Gunst des Kardinals, der zuerst seine außerordentliche Befähigung erkannt hatte, daß ihm selbst dieser allerdings sehr tadelnswerthe Uebergriff nicht schadete

und de Brezé sich darauf beschränken musste, beide Gegner zur Eintracht zu ermahnen.

Nach Erledigung dieser Affaire stieß Du Quesne mit seinem Geschwader wieder zu Cangé, der mit den Schiffen und Galeeren nach Barcelona abging, dort den Spaniern am 30. Juni und 1. Juli 1642 zwei blutige unentschiedene Schlachten lieferte, aber selbst dabei seinen Tod fand. Die Spanier verloren 4 große Galeeren, die Franzosen ihr Admiralschiff, das brennend sank und mit dem der bereits verwundete Cangé unterging.

Wenige Monate darauf erlitt Du Quesne jedoch einen herberen persönlichen Verlust. Am 4. November starb sein Beschützer Richelieu, der 16 Jahre lang seine Hand über ihm gehalten und de Brezé wurde an seiner Statt General-Intendant der Flotte. Eine dunkle Wolke drohte sich über Du Quesne's Haupt zusammenzuziehen. Der Marschall kannte ihn nicht oder wenigstens nur von unvortheilhafter Seite durch de Baumes. Auch war er sich wohl bewusst, daß seine schroffe Art und dornige Außenseite ihm unter den durch ihre Namen angesehenen Persönlichkeiten viele Feinde, seine schnelle Beförderung noch mehr Neider geschaffen hatte und einen Augenblick sah er trübe in die Zukunft. Bald jedoch fand er sein Selbstvertrauen wieder. Er wusste, was er werth war; er fühlte, daß ein großer Theil seiner Feinde und Neider gegen ihren Willen seine fachliche Ueberlegenheit anerkennen mussten und man in Gefahr und Noth doch seiner bedurfte. Dies Bewusstsein gab ihm Muth, um dem Kommenden getrost in die Augen zu schauen.

Der Krieg gegen Spanien dauerte fort, da Mazarin die Politik seines Vorgängers fortsetzte. Du Quesne ging An-

fang August mit der 31 Schiffe und 13 Brander starken Flotte de Brezé's nach der spanischen Küste. Vor Barcelona wurden fünf spanische Schiffe genommen, reparirt und der französischen Flotte einverleibt; ein Angriff auf Cartagena mißlang jedoch. Auf dem Wege nach Cadix traf man bei Cap de Gattes auf die aus 20 Schiffen und 6 Galeeren bestehende spanische Flotte. Die Franzosen hatten die Luvseite und hielten auf die Feinde ab. Diese zogen sich unter Land zurück; um jedoch einen schlechten Segler zu retten, kürzten sie Segel und dadurch ward der Kampf bald allgemein. Er dauerte zwölf Stunden und die Franzosen mussten alle Kraft aufbieten um nicht zu unterliegen, wobei Du Quesne wiederum die glänzendsten Beweise von Tapferkeit und seemännischem Geschick gab. Windstille hinderte in den nächsten Tagen eine Erneuerung des Gefechtes und dann zwang ein Sturm beide Flotten in verschiedenen Richtungen unter der Küste Schutz zu suchen. Der Vortheil war auf Seiten der Franzosen geblieben; einige ihrer Schiffe waren zwar kampfunfähig geworden, konnten aber noch gerettet werden, während acht spanische Schiffe, darunter das des Vice-Admirals sanken.

Mangel an Geld und andere Verhältnisse waren schuld, daß die französische Marine in dieser Zeit vernachlässigt und in ihrem Bestande reducirt wurde. Dies lähmte auch die Seekriegführung; sie beschränkte sich 1644 auf die Blockade von Tarragona und Barcelona und Du Quesne, dessen arg zerschossenes Schiff nicht wieder in Dienst gestellt wurde, erhielt kein anderes Kommando. Der Unmuth über diese Verhältnisse, die sich auch in nächster Zeit nicht ändern zu wollen schienen, veranlasste den thatendurstigen Mann, von Mazarin die Erlaubniß zum Uebertritt in schwedische Dienste zu er-

bitten. Axel Oxenstierna hatte am 18. Januar 1644 Dänemark den Krieg erklärt, weil dieses den Sund sperrte und die schwedische Schifffahrt auf jede Weise belästigte. Schweden besaß wohl gute Schiffe, aber es fehlten ihm höhere Seeoffiziere und es nahm deshalb gern Fremde, denen ein so guter Ruf wie Du Quesne vorherging. Letzterer erhielt die erbetene Erlaubniß und trat als Kapitän zur See ein. In dieser Eigenschaft nahm er Theil an der Seeschlacht bei Ribe in Jütland (16. Mai 1644) wo beide Theile sich den Sieg zuschrieben, König Christian IV. in Person die dänische Flotte befehligte, aber nur mit genauer Noth der Gefangenschaft entging. Ueber die specielle Thätigkeit Du Quesne's in diesem Kampfe ist nichts Näheres bekannt, jedoch muß er sich wohl ausgezeichnet haben, denn schon im September erhielt er das Patent als Geschwaderchef und schiffte sich auf der „Regina" ein, um zu der vom Generalmajor Wrangel befehligten Flotte zu stoßen, die aus 12 schwedischen und 24 holländischen Schiffen, letztere unter Admiral Thyssen bestand. Da Wrangel kein Seemann war, wurde ihm der Admiral Blom als Adlatus beigegeben und zu dessen eventuellem Ersatz im Verhinderungsfalle Du Quesne bestimmt, eine Stellung, die namentlich für einen Fremden ein ganz besonderes Vertrauen in seine Fähigkeiten voraussetzte.

Am 13. Oktbr. trafen die beiden Gegner bei der Insel Fehmarn zusammen. Die Stärke der dänischen Flotte ist nicht genau nachweisbar; nach dänischen Angaben soll sie schwächer als die schwedische gewesen sein. Der Kampf dauerte nur wenige Stunden, war aber ungemein heftig und endete mit der vollständigen Niederlage und theilweiser Vernichtung der Dänen. Zehn ihrer Schiffe, darunter das Admiralschiff

„Patientia" wurden genommen, zwei verbrannt und zwei in den Grund geschossen. Der dänische Oberbefehlshaber fiel, zwei Vice-Admirale, ein Contre-Admiral sowie 1000 Mann wurden zu Gefangenen gemacht.

Du Quesne aber hatte das in ihn gesetzte Vertrauen glänzend gerechtfertigt und durch seinen Heroismus und seine meisterhaften Manöver hauptsächlich zu der glücklichen Entscheidung beigetragen. Er enterte mit der „Regina" und der „Göthaborg" die „Patientia" und nahm sie nach blutigem Kampf. Sein Bruder Jakob, der bei ihm erster Lieutenant auf der „Regina" war, that sich ebenfalls so bedeutend hervor, daß er von der Königin Christine nach der Schlacht zum Kapitän befördert und zum schwedischen Gentilhomme de la Cour ernannt wurde.

Mit dieser Schlacht waren die Kämpfe zur See zwischen den beiden Mächten abgeschlossen; Frankreich und Holland vermittelten im nächsten Jahre den Frieden und Dänemark hob die Sundsperre auf.

Inzwischen war Mazarin zu der Einsicht gekommen, daß die französische Marine wieder auf einen mehr Achtung gebietenden Stand gebracht werden müsse und beschloß, da es immer noch an Werften und Baumeistern fehlte, Schiffe von andern Ländern, unter andern auch vier größere von Schweden zu kaufen. Gleichzeitig vermisste der Kardinal aber auch schmerzlich den Mann, der so wenig beliebt er sich zu machen verstanden, doch selbst von seinen Gegnern als die tüchtigste Kraft der Marine anerkannt wurde und dessen Rath und kompetentes Urtheil man in den Flottenangelegenheiten nicht entbehren konnte.

Indem er daher zunächst für ihn einen längeren Urlaub

und schließlich seine Demission aus schwedischen Diensten behufs Rücktritts in die französische Marine von der Königin Christine erbat, welche Du Quesne nur mit größtem Bedauern und unter der ehrendsten Anerkennung seiner hervorragenden Leistungen scheiden sah, beauftragte er ihn mit dem Ankauf der vier von ihm zu erwählenden Schiffe und deren Ueberführung nach Frankreich. Zugleich übersandte er ihm Ende 1646 das Patent als Geschwaderchef, welche Stellung ihm früher von de Sourdis nur provisorisch übertragen war. Als Du Quesne nach Frankreich zurückkehrte, glaubte der französische Gesandte in Stockholm de la Thuillerie ihn dem Kardinal nicht warm genug empfehlen zu können. Er schrieb diesem „er möge den vortrefflichen Offizier auf das Beste behandeln, er genieße in Schweden die höchste Achtung, weil er wahre Wunder in der letzten Schlacht verrichtet habe, „dont il peut se dire, sans faire tort aux Amiraux, qu'il était le directeur."

Du Quesne kaufte nun die vier von ihm ausgesuchten Schiffe, darunter die von ihm bei Fehmarn geführte „Regina", deren Preis sich zusammen auf die nach unsern heutigen Begriffen kaum begreiflich geringe Summe von 72000 Reichsthalern belief, rüstete sie aus und traf mit ihnen Anfang August auf der Rhede von Dieppe ein. Der Zufall hatte es gefügt, daß Anna von Oesterreich und Mazarin sich dort befanden, um der Normandie den zehnjährigen Ludwig XIV. zu zeigen. Am Tage vorher war zu Ehren des hohen Besuchs das militärische Schauspiel eines Scheingefechtes auf dem Wasser aufgeführt worden, bei dem zwei Schiffe und acht kleinere Fahrzeuge mit einander kämpften, im Vorbeifahren sich glatte Lagen gaben, sich enterten und zwei der

Fahrzeuge schließlich verbrannt wurden, um das möglichst treue Abbild eines wirklichen Seegefechtes zu geben. Das friedliche Gegenstück dazu, aber nicht weniger imponirend und neu für den jungen König und Mazarin, der ebenfalls zum ersten Male dergleichen sah, war das Einlaufen des Geschwaders von Du Quesne, der dasselbe mit gewohnter Meisterschaft führte und dessen geschulte Kapitäne und Mannschaften dem leisesten Winke ihres Befehlshabers mit bewundernswerther Präcision nachkamen. Wenn letzterer in Folge seines Charakters und in vielleicht zu sehr prononcirtem Bewusstsein seines Werthes es auch bisweilen an der strikten Disciplin nach oben hin fehlen ließ, so wusste er dieselbe nach unten hin desto besser zu handhaben und da er außerdem der seemännisch tüchtigste Führer in der ganzen französischen Marine war, so zeichneten sich die von ihm befehligten Schiffe vor allen andern vortheilhaft aus. Ihre äußere Erscheinung war die brillanteste, die auf ihnen herrschende Ordnung und Sauberkeit die beste, die Promptheit und Eleganz der von ihm ausgeführten Manöver mit keinen andern zu vergleichen. Sein technisches Verständniß war ungemein groß und umfasste mit seltenem Scharfblicke alle die verschiedenen Branchen seines Faches, Schiff- und Hafenbau, Artillerie, Takelage — für alles hatte er ein offenes Auge. Während der ganzen Dauer seiner Laufbahn führte er in diesen Fächern sehr wesentliche Verbesserungen ein oder brachte sie höhern Ortes in Vorschlag und übte dadurch einen ganz bedeutenden Einfluß auf den Aufschwung, den die französische Flotte von der Mitte des 17. Jahrhunderts an nahm.

Mit einem frischen westlichen Winde und unter allen Segeln, deren blendend weiße Leinwand in schlanker Pyra-

midenform hoch in die Lüfte strebte, kam das Geschwader in schnurgerader Linie und mit genau gleichen Abständen der Schiffe daher. Pfeilschnell theilte der Bug die glänzend grünen Wellen, deren silberschäumende Kämme im Lichte der Sonne blitzten und auf denen sich die stolzen Fahrzeuge hin- und herwiegten. Tausende von Menschen besäumten die Ufer und auf dem Altane des hart am Wasser liegenden Schlosses stand der Hof, um das schöne Schauspiel zu betrachten. Immer höher wuchsen die Schiffe aus dem Wasser. Jetzt erblickte Du Quesne die königliche Standarte; eine Signalflagge zeigte sich an der Spitze seines Großmastes und die Schiffe änderten den bisherigen Kurs gerade auf das königliche Schloß zu. Dieses war kaum noch 1000 Schritte entfernt. Die zuschauenden Seeleute warfen sich besorgte Blicke zu; mit fliegender Fahrt stürmte das Geschwader auf die Küste zu, ohne daß Segel geborgen und dadurch der Lauf gehemmt wurde. War Du Quesne, der berühmte Seemann, das Diepper Kind, irrsinnig geworden, daß er alle Vorsicht in dieser Weise außer Augen setzte und die Schiffe mit Gewalt auf den Strand jagte? Da entfaltete sich wieder ein Signal, um nach wenigen Sekunden zu verschwinden; es war die Antwort auf die stummen Fragen. Auf allen Schiffen hörte man gleichzeitig das Kommando und den schrillen Pfiff der Bootsmannspfeifen. Blitzschnell wurden die Segel unter den Raaen zusammengeschnürt bis auf eines am hinteren Maste, den Besan. Das Ruder wurde an Bord gelegt, alle 4 Schiffe einen concentrischen Bogen beschreibend wandten ihren Kopf vom Lande ab und schossen in den Wind, indem der seitliche Druck des Besan dabei wie ein Hebel wirkte, der mit Macht das Hintertheil herumwarf. Als der dann von vorn auf

die Segel treffende Wind die Fahrzeuge zum Stillstand gebracht, rauschten die Anker vom Bug in die Tiefe, daß das Wasser hoch aufspritzte. Eine bestimmte Länge des Ankertaues wurde ausgesteckt und in kaum 200 Schritten Abstand von den Mauern des königlichen Schlosses an der Grenze des tiefen Wassers lag jetzt das Geschwader wiederum in schnurgerader Linie, wie es eingesegelt kam, vor Anker. Abermals tönten Commandos und trillerten die Pfeifen; Hunderte von Leuten enterten in den Wanten*) nach oben, zugleich blitzte es in den Kanonenpforten aller Schiffe auf und der Donner des königlichen Saluts rollte über das Wasser. Als der letzte Schuß verhallte und der Wind den Pulverdampf vertrieb, waren die Segel sämmtlich festgemacht, die Matrosen wieder an Deck niedergeentert, die Raaen symmetrisch gestellt und das Boot des Flaggschiffs ruderte dem Lande zu, um Du Quesne zur Meldung nach dem Schlosse zu führen.

Sobald er das Land betrat, empfing ihn tausendstimmiger Jubel der Zuschauer. Waren doch Alle mit der See und der Schifffahrt vertraut genug, um ein Urtheil darüber zu haben, wie überaus geschickt und bewunderungswerth das kühne Manöver ausgeführt war, von dem man früher noch kein Beispiel gesehen. Aber der ehrende Empfang galt nicht allein dem vollendeten Seemanne, sondern auch dem Helden, dessen kriegerischer Ruhm seinen Glanz auf Dieppe warf, wo seine Wiege gestanden.

Der Hof empfing den Geschwaderchef, der so eben einen so glänzenden Beweis seiner fachlichen Tüchtigkeit gegeben, in gnädigster Weise und wenn er schon früher das Wohlwollen

---

*) Seitliche Haltetaue der Masten, welche zugleich Strickleitern bilden.

des Kardinals besaß, hatte ihn der heutige Tag in dessen Gunst noch weit mehr befestigt.

Ende Oktober führte Du Quesne sein Geschwader nach Toulon, um zu der 27 Schiffe starken Levanteflotte unter Admiral Launay-Razilly zu stoßen und mit ihr gegen das mit Spanien verbündete Neapel zu gehen, da der Krieg mit ersterem immer noch nicht beendet war. Die neapolitanische Flotte hielt nicht Stand, sondern flüchtete sich unter die Kanonen des sehr stark befestigten Forts St. Ango, welches Razilly nicht anzugreifen wagte. Dagegen traf man am 22. Dezember die spanische Flotte, die mit Verlust von 3 Schiffen geschlagen wurde.

Wie Du Quesne sich hierbei abermals hervorthat, geht aus einem Briefe Mazarins an ihn hervor. Am 28. Januar 1648 schrieb ihm der Kardinal: „Ich habe den Courier nicht abgehen lassen wollen, ohne Ihnen die erneute Versicherung meiner Zuneigung zu geben und mich mit Ihnen über Das zu freuen, was Sie auf dieser letzten Reise zum Ruhme der königlichen Waffen beigetragen und errungen haben."

Das Jahr 1648 brachte keine kriegerischen Ereignisse für die Flotte; dagegen führte Du Quesne einen siegreichen Federstreit. Er beanspruchte die Führung der Contre-Admiralsflagge vor seinem Kameraden Garnier, der zwar älterer Geschwaderchef aber jüngerer Kapitän war. Es wurde viel und bitter korrespondirt; Du Quesne bestand auf dem Datum seines Kapitän-Patentes wie Shylock auf seinem Schein, obwohl kein Reglement seine Forderung unterstützte. Der Kardinal gab nach, aber Du Quesne hatte sich in Garnier wieder einen Feind mehr geschaffen und er besaß doch so wenig Freunde!

Der hauptsächlich gegen Mazarins verhasste Herrschaft gerichtete Frondekrieg brach aus, jedoch blieb Du Quesne

seinem dem Könige geleisteten Eide treu. Ende 1649 wurde er mit 4 Schiffen und einigen Brandern gegen das revolutionirende Bordeaux gesandt. Er drang in die Gironde ein und überwältigte sehr bald das Frondegeschwader, dessen Reste sich unter die Kanonen der Stadt flüchteten. Die Unruhen schienen beigelegt und die Schiffe wurden außer Dienste gestellt. Im folgenden Jahre brachen jene jedoch von Neuem aus. Die Prinzessin Condé warf sich mit ihrem Sohne, dem Herzog von Enghien nach Bordeaux hinein, um einen festen Stützpunkt für ihren Kampf gegen Mazarin zu haben. Letzterer schickte wieder Du Quesne mit 5 Schiffen von Havre aus dorthin, doch waren die öffentlichen Kassen leer und Du Quesne musste das Geschwader größtentheils auf seine eigenen Kosten ausrüsten, wofür ihm die Insel Indret verpfändet wurde.

Im August 1650 segelte er ab. Bei Jersey begegnete er 4 großen englischen Schiffen von je 70 — 80 Kanonen, an Geschützzahl ihm bedeutend überlegen. Sie forderten von ihm den Salut für ihre Flagge, waren aber an den Unrechten gekommen. Als die Engländer die Weigerung mit scharfen Schüssen ahndeten, erhielten sie sofort die vollen Breitseiten der Franzosen zur Antwort und wurden mit solcher Heftigkeit angegriffen, daß sie nach kaum einstündigem Kampfe sich zurückziehen mussten, um nicht einige ihrer Schiffe in den Grund gebohrt zu sehen, während Du Quesne mit verhältnißmäßig geringem Schaden davonkam. Er blieb noch eine Stunde lang beigedreht auf dem Gefechtsplatze, um keinen Zweifel darüber aufkommen zu lassen, wer der Sieger sei und setzte dann seinen Weg fort.

Derartige Rencontres fanden zur damaligen Zeit häufig

statt. Theils handelten die Seeoffiziere dabei auf eigene Faust, theils wurden sie dazu beauftragt, um einen Kriegsfall zu provoziren, wenn man die wahre Absicht verbergen wollte. Fast alle die blutigen Seekriege des 17. Jahrhunderts nahmen nominell ihren Ausgang von der Flaggenfrage, deren Hintergrund jedoch die Suprematie zur See mit ihren Konsequenzen der Handelsherrschaft bildete.

Im vorliegenden Falle blieb der Kampf ohne weitere ernste Folgen, da England noch nicht die Absicht hatte, mit Frankreich den Krieg zu beginnen und Du Quesne fügte damit nur ein neues Blatt zu seinem Ruhmeskranze.

Vor Bordeaux fand kein Kampf mehr statt, da am 10. September zwischen der Stadt und den belagernden königlichen Truppen ein Waffenstillstand abgeschlossen wurde. Wiederum aber forderte Du Quesne die Berechtigung zur Führung der Contre-Admiralsflagge und erstritt sie auch nach langen Debatten, freilich zu seinem persönlichen Nachtheile. Seine steten Querelen wegen der Rangverhältnisse und die schroffe Art und Weise seines Auftretens bei diesen Gelegenheiten hatten am Hofe unangenehm berührt; selbst Mazarins Geduld erschöpfte sich und Du Quesne's zahlreiche Feinde benutzten diese Umstände, um ihn unschädlich zu machen. Nach Außerdienststellung seines Geschwaders erhielt er kein Kommando wieder und blieb fast zehn Jahre lang inaktiv.

Freilich handelte es sich in der ganzen Zeit auch nicht um ernste Ereignisse, für welche seine Erfahrungen und seine Thatkraft bald unentbehrlich geworden wären. Der Krieg mit Spanien wurde sehr lau geführt und der Frondekrieg bald beendet.

1651 verheirathete sich Du Quesne mit Gabrielle de

Vernières. Sie stammte aus einer katholischen Familie, trat jedoch aus Liebe zu ihrem Gatten zum protestantischen Glauben über. Ebenso kaufte er sich die adlige Herrschaft Moros in der Bretagne, in der er seine Prisengelder anlegte.

Trotz der jungen Ehe empfand er bald die erzwungene Unthätigkeit sehr drückend. Da die Friedensaussichten im Vaterlande ihm wenig Chance zur Wiederverwendung boten, versuchte er in schwedische Dienste zurückzutreten und knüpfte zu diesem Zwecke mit General Wrangel, seinem früheren Chef, Unterhandlungen an.

Längere Zeit führten dieselben nicht zum Ziele. Du Quesne schätzte seinen eigenen Werth eher zu hoch als zu niedrig und stellte deshalb Bedingungen, die dem schwedischen Hofe wohl nicht annehmbar erschienen. Als aber endlich die Differenzen so weit ausgeglichen waren, daß er 1656 eine offizielle Einladung nach Stockholm erhielt, lehnte er ab. Es drohte ein Krieg mit Holland und dies bestimmte ihn zu der plötzlichen Sinnesänderung. Er durfte nun auf eine Erneuerung seiner ruhmvollen Laufbahn im Vaterlande hoffen; Patriotismus und Ehrgeiz veranlassten ihn die Unterhandlung mit Schweden abzubrechen.

Der holländische Admiral de Ruiter hatte im Sinne der ihm ertheilten Instruktionen zwei französische Fregatten fortgenommen, weil er sie in flagranti bei der Durchsuchung resp. Beschlagnahme holländischer Handelsschiffe betraf. Doch das drohende Ungewitter zog vorüber. Frankreichs Flotte war der holländischen noch nicht gewachsen und andererseits wollten die schon mit England sehr gespannten Generalstaaten sich nicht auch noch Ludwig XIV. verfeinden, dessen Landmacht sie immerhin sehr zu fürchten hatten. De Ruiter

wurde desavouirt, musste die Fregatten herausgeben und Frankreich erklärte sich damit befriedigt.

Du Quesne's Hoffnungen waren vereitelt. Zwar erhielt er im August 1859 von Mazarin endlich den Auftrag, ein Geschwader von fünf Schiffen auszurüsten, um den spanischen Handel zu schädigen, jedoch kam es nicht zum Auslaufen. Die langjährige Fehde mit Spanien näherte sich ihrem Ende. Der Friede wurde noch im Oktober desselben Jahres abgeschlossen und durch die Heirath Ludwigs mit der Infantin Maria Theresia scheinbar auf lange Zeit besiegelt. Abermals sah sich Du Quesne, der nicht wieder mit Schweden anknüpfen konnte, zwei Jahre lang zur Unthätigkeit verurtheilt. Er hatte sich geschmeichelt, den Befehl über ein Geschwader von 16 Schiffen zu erhalten, das Ludwig XIV. nach dem Frieden an die afrikanische Küste schickte, um die das ganze Mittelmeer unsicher machenden Barbaresken zur Herausgabe der christlichen Galeerensclaven zu zwingen, doch besaß er Mazarins Gunst nicht mehr in dem Grade wie früher und sah sich auch in dieser Hoffnung getäuscht. Der Malteser Ritter Paul erhielt das Kommando, trotzdem daß Du Quesne eine eingehende Denkschrift darüber eingereicht hatte, in welcher Weise der Krieg zu führen sei, um den Erfolg zu sichern. Auch dieser Plan wurde bei Seite geschoben und er musste sich mit der Genugthuung trösten, daß die Expedition gänzlich scheiterte und das Geschwader, ohne irgend etwas gegen die übermüthigen Raubstaaten ausgerichtet zu haben, nach Frankreich zurückkehrte. Du Quesne hatte vorgeschlagen, nicht die Barbaresken direct in ihren Häfen anzugreifen und wie es bisher stets geschehen war, nur einen Sommerfeldzug zu unternehmen, während im Winter die Schiffe außer Dienst

gestellt wurden und dann die Seeräuber ungehindert ihr Spiel trieben, sondern das ganze Jahr hindurch zwei Geschwader mit Elite-Kapitänen und Mannschaften in Dienst zu halten. Diese sollten an der Küste der Barbareskenstaaten beständig kreuzen, um jedes ihrer auslaufenden oder einkommenden Schiffe abzufangen und sie dadurch auszuhungern, da der Seeraub fast ihre einzige Erwerbsquelle war. Natürlich hatte er sich selbst nicht dabei vergessen und seine Person als den geeigneten Oberbefehlshaber hingestellt. Jedenfalls aber besaß der Plan die Wahrscheinlichkeit des Erfolges für sich.

Am 9. März 1661 starb Mazarin. So viel und mit Recht der Kardinal auch angefeindet worden ist — jedenfalls kann ihm nicht streitig gemacht werden, ein großer Staatsmann und treuer Diener der Königlichen Gewalt gewesen zu sein, sowie Ludwig XIV. eine unangefochtene Macht hinterlassen zu haben.

Der König hatte für diese großen Dienste volles Verständniß. Als der sterbende Kardinal ihm sagte: „Sire, Ihnen verdanke ich Alles; einen Theil dieser Schuld glaube ich damit abtragen zu können, daß ich Ihnen Colbert vermache," da nahm Ludwig das Vermächtniß ohne Zaudern entgegen und hatte es auch nicht zu bereuen. Er gewann damit einen Mann, der durch seine genialen Ideen, die er zugleich auf praktische Weise zur Ausführung zu bringen verstand, durch seine umfassenden Kenntnisse, seine Energie und eine gewaltige Arbeitskraft das Meiste dazu beitrug, um Frankreich mit Ruhm und Glanz zu umgeben und es auf einen Höhepunkt zu heben, der es im 17. Jahrhundert zur ersten Nation der Welt machte. Dabei besaß er die seltene

Tugend, in seinen Bestrebungen selbst ganz uneigennützig zu sein und der einzige Vorwurf, den man ihm mit Recht machen darf, ist der, nicht wie der Minister Heinrichs IV., Sully ein Diener des Volkes, sondern ein Diener des Königs gewesen zu sein und dessen despotischen Maximen, die den starrsten Absolutismus in seiner Person verkörperten, zu viel nachgegeben zu haben.

Jean Baptiste Colbert wurde am 29. August 1619 in Rheims als Sohn eines reichen Tuchfabrikanten geboren und von seinem Vater zum Kaufmann bestimmt. Nach Vollendung seiner Lehrzeit machte er viele und größere Reisen, die seinen geistigen Horizont sehr erweiterten und in ihm das Verlangen erregten, die Mängel seiner einseitigen bis dahin nur auf sein Fach gerichteten Erziehung durch ernste Studien zu verwischen. Zu diesem Zwecke hielt er es auch nicht unter seiner Würde, bei einem Pariser Notar als Schreiber einzutreten, um sich Kenntniß von den Rechtsverhältnissen des Handelsstandes zu erwerben, ein Schritt, der der Wendepunkt seiner Zukunft wurde. Sein Prinzipal erkannte sehr bald die außergewöhnliche Befähigung des jungen Mannes und empfahl ihn dem Staatssecretär Letellier, in dessen Bureau er 1648 eintrat. Auch hier zeigte er so hervorragendes Talent für Verwaltungsangelegenheiten, daß Mazarin auf ihn aufmerksam wurde, ihn in seine persönliche Umgebung zog und ihm sehr bald volles Vertrauen schenkte. Er machte ihn zunächst zum Finanz-Intendanten und schon 1654 zum Staatsrath und Secretär der Königin. In dieser Stellung hatte er in Vertretung des oft kränklichen Kardinals viel mit Schifffahrt und Handel zu thun, und fasste zuerst den Gedanken, der fortan das Ziel seines ganzen Strebens blieb, daß Frankreich

nur durch Entwickelung von Handel und Industrie sowie durch richtige Kolonialpolitik in Verbindung mit einer starken Kriegsflotte groß und mächtig werden könne.

Ludwig XIV., der mit Mazarins Tode die Zügel der Regierung selbst in die Hand nahm, stimmte diesen Ideen zu und stellte Colbert an die Spitze der gesammten Verwaltung, indem er ihn zum Generalkontrolleur der Finanzen, des Handels und der Marine ernannte. Von diesem Augenblicke an ging der Minister in ungemein schöpferischer Thätigkeit an die Ausführung seiner Pläne. Vor allem suchte er mit Erfolg Ordnung in die zerrütteten Finanzen zu bringen, begünstigte auf jede Weise die Anlage industrieller Etablissements, reorganisirte die Verwaltung der Kolonieen, baute Handels- und Kriegshäfen, legte Straßen an, suchte Rhederei und Schiffbau zu heben und wirkte namentlich für die Herstellung einer großen Flotte. Das, was Heinrich IV. und Richelieu vergeblich erstrebt, gelang ihm. Er schuf eine vom Auslande unabhängige und mächtige Flotte, die denen der großen Seestaaten ebenbürtig war und gab ihr eine Organisation, deren Grundzüge bis in die neueste Zeit für Frankreich maßgebend geblieben sind.

Für den Zweck dieser Abhandlung kommen vorzugsweise seine Beziehungen zur Marine und zu Du Quesne in Betracht. Für den Letzteren gestalteten sich dieselben von Anfang an außerordentlich günstig. Colberts Aufmerksamkeit war schon bei Mazarins Lebzeiten auf Du Quesne gelenkt worden. Sein scharfer Blick hatte in ihm nicht nur den hervorragendsten Seeoffizier der Flotte erkannt, der jede Gelegenheit suchte, sich auszuzeichnen, sondern auch den Mann, der am geeignetsten schien, seine eigenen Pläne zu fördern. Er setzte sich mit ihm

in Verbindung, holte in den verschiedensten Marinefragen seinen Rath ein und sah sehr bald, daß er sich in ihm nicht getäuscht habe.

Von diesem Zeitpunkte an wurde er sein ausgesprochener Gönner und dem Zusammenwirken dieser beiden großen Männer verdankte die französische Marine den ungemein schnellen Aufschwung, den sie vom Jahre 1661 an nahm. Obwohl Du Quesne's Charakter es ihm sehr erschwerte und Colbert oft genöthigt war, ihm in ernstester Weise seine Fehler vorzuhalten, schätzte er auf der andern Seite seine Vorzüge so hoch, daß er bis zu seinem Tode ihm stets gleiches Wohlwollen bewahrte. Am Hofe war er sein Beschützer und Fürsprecher und bahnte ihm durch seinen Einfluß trotz mächtiger Feinde den Weg, auf dem Du Quesne die französische Flotte auf einen Höhepunkt des Ruhmes führen konnte, wie sie weder vorher noch nachher je wieder erreicht hat.

Der verunglückte Zug des Ritter Paul gegen die Barbaresken hatte in dem Könige nur um so lebhafteres Verlangen erweckt, seinen Zweck durchzuführen und es wurde unter Vice-Admiral Ruchèzes eine bedeutend größere Flotte in Rochelle in Dienst gestellt. Du Quesne erhielt den Auftrag, ein Geschwader von 4 Schiffen in Brest auszurüsten und zu Ruchèzes zu stoßen. Der chronische Geldmangel in den öffentlichen Kassen und die gänzliche Unzulänglichkeit in den Arsenalen zögerten diese Ausrüstung jedoch 9 Monate hin und erst im März 1662 konnte die vereinigte Flotte absegeln.

Du Quesne war aber in jener langen Zeit nicht müßig gewesen. Er hatte nach den verschiedensten Richtungen im Interesse der Marine zu wirken gesucht und namentlich Col-

berts Zustimmung für wesentliche Verbesserungen im Bau der Schiffe gewonnen. Die größeren von diesen hatten eine oft ungeheuerliche Form, die sowohl ihre Stabilität als auch ihre Seefähigkeit beeinträchtigte. Nicht allein auf ihrem Hinterdeck baute sich ein thurmartiges mit Geschützen besetztes Kastell in zwei bis drei Etagen auf, sondern auch vorn der Bug war damit übermäßig beschwert und das Vorderkastell ragte bisweilen 10 – 12 Meter über den eigentlichen Rumpf nach vorn hinaus, so daß ihm jede sichere Stütze von unten fehlte.

Diese unverhältnißmäßige Belastung des oberen Decks und seiner Endpunkte rückte nicht nur den Schwerpunkt des Schiffes nach oben und verringerte die Stabilität, sondern strengte auch den Längsverband des Rumpfes in heftigem Seegange übermäßig an. Die Folge war, daß die Schiffe leicht kenterten oder daß bei Sturm sehr oft Lecke und andere Havarieen entstanden, der Kiel sich durch bog oder brach und diese Umstände die Schiffe dem Untergange weihten oder ihm nah brachten.

Du Quesne's Berichte über diese Mängel und ihre Remedur hatten so überzeugend auf Colbert gewirkt, daß dieser ihn autorisirte, die Schiffsbaupläne nach seiner Ansicht zu modificiren, und die erste Probe an seinem Flaggschiffe St. Louis bewies so schlagend die Richtigkeit der neuen Principien, daß sie fortan allgemein zur Geltung kamen und die übrigen Nationen sie bald ebenfalls annahmen.

Du Quesne hatte, diesmal ohne sein Zuthun sogar die Erlaubniß zur Führung der Vize-Admiralflagge erhalten, obwohl er immer nur noch Geschwaderchef war, und konnte dies natürlich nur Colbert danken.

Bei ihrer Ankunft im Mittelmeere trat die Flotte unter

den Oberbefehl des Herzogs von Beaufort, Enkel Heinrichs IV. und Gabrielle d'Esstrées. Weder er noch Nuchèzes waren Seeleute und die Selbständigkeit, mit der Du Quesne gegen sie auftrat, führte sehr bald wieder zu unangenehmen Streitigkeiten, die Colbert zwar auf alle mögliche Weise zu schlichten suchte, die aber wieder einen resultatlosen Verlauf der mit so schwerem Gelde ins Werk gesetzten Expedition zur Folge hatten. Weil die oberen Befehlshaber ihr Fach nicht verstanden und Du Quesne's Ansichten nicht durchdrangen, wurde kein einziger Türke gekapert, die Flotte litt schwer durch Stürme und musste zum Winter ruhmlos nach Toulon zurückkehren. Du Quesne dagegen wurde seinen frühern Vorschlägen gemäß mit einem Geschwader von 3 Schiffen Anfang 1663 ebenso wie der Ritter Paul mit derselben Zahl an die afrikanische Küste gesandt, um dieselbe zu blockiren. Er kreuzte dort mit kurzen Unterbrechungen ein volles Jahr lang, nahm das algierische Admiralschiff „die Perle" und setzte die Barbaresken so in Schrecken, daß kein Schiff mehr ihre Häfen zu verlassen wagte.

Ludwig XIV. genügte diese Kriegsführung jedoch nicht; er glaubte auf andre Weise schneller zum Ziele zu kommen und hatte den Plan an einem Punkte der afrikanischen Küste festen Fuß zu fassen und die Piraten dann vom Lande aus zu Paaren zu treiben. Zu diesem Zwecke ließ er Anfang 1664 eine Flotte von 60 Segeln ausrüsten, deren Oberbefehl trotz seiner als Admiral bewiesenen Unfähigkeit wiederum der Herzog von Beaufort erhielt und zu dem auch Du Quesne mit seinem Geschwader stieß. Als Angriffspunkt war die Stadt Djigelli im Algierischen Gebiete ausersehen. Am 21. Juli traf die Flotte vor der Stadt ein und lief nach einer

von Du Quesne unternommenen Rekognoscirung am 23. trotz heftigen Feuers der Landbatterien und ohne selbst einen Schuß zu thun in den Hafen ein, um in unmittelbarster Nähe des Forts zu ankern. Erst danach entfaltete sich an der Mastspitze des Admiralschiffes die rothe Flagge, das Signal zum Kampfe. Die Boote wurden fertig gemacht und Alles zur Landung bereit gehalten. Zuerst fiel ein einzelner Schuß vom Flaggschiffe, als Zeichen für das Abstoßen der Boote, dann aber donnerten die sämmtlichen Geschütze der Schiffe, ein furchtbarer Eisen-Hagel schmetterte gegen die Batterieen, demontirte ihre Kanonen und mähte die Bedienungen nieder. Nach kaum einer Viertelstunde waren sie vollständig zum Schweigen gebracht; auch das Feuer der Schiffe verstummte, aber in diesem Augenblicke ertönte vom Lande ein tausendstimmiges Vive le roi der Landungsmannschaften, sie hatten das Ufer erreicht und richteten ihren Marsch auf die Stadt. Vergebens leisteten die sich ihnen entgegenwerfenden Mauren den tapfersten Widerstand, sie wurden in die Flucht geschlagen und Djigelli mit Verlust von etwa 400 Mann von den Franzosen erstürmt. Sofort errichteten Diese Verschanzungen und armirten sie mit 30 Geschützen der Schiffe, aber der Angriff war mit zu geringen Kräften unternommen. Bald kamen die Mauren in sehr großer Zahl zurück und die Position konnte auf die Dauer nicht gehalten werden. Ende Oktober mussten die Franzosen nach schweren Verlusten Djigelli räumen und sich mit der Flotte nach Toulon zurückziehen.

Ludwigs weit aussehender Plan war gescheitert, um erst über 1½ Jahrhunderte später unter Karl X. mit der Eroberung und Annexion von Algier verwirklicht zu werden.

Du Quesne wurde nach Paris berufen, um mit Colbert

über die Anlegung von Kriegshäfen zu konferiren und auch in andern Marineangelegenheiten seinen gewichtigen Rath zu ertheilen. 1665 brach der schon lange drohende Krieg zwischen England und Holland aus. Die Engländer kaperten auch viele französische Schiffe, doch antwortete Ludwig wunderbarer Weise nicht mit einer Kriegserklärung, ließ diese Beleidigung eine ganze Zeit selbst ohne Protest über Frankreich ergehen und schloß erst im September d. J. einen geheimen Vertrag mit Holland zur Bekämpfung der Engländer.

Im Juni erhielt Du Quesne den Oberbefehl über ein aus 15 Schiffen mit 558 Geschützen und 4500 Mann sowie aus 7 Brandern bestehendes Geschwader der Westflotte; jedoch wurde die Ausrüstung desselben unter allen möglichen Vorwänden so hingezögert, daß es in diesem Jahre trotz des Vertrages zu keiner Vereinigung mit der holländischen Flotte kam Hierbei zeigte sich Ludwigs perfider Charakter, von dem er später noch so oft Beweise gab zum ersten Male in seiner ganzen Häßlichkeit. England und Holland sollten sich gegenseitig schwächen und er hoffte den alleinigen Vortheil daraus zu ziehen.

Im folgenden Jahre (1666) wiederholte sich dasselbe Doppelspiel Unter dem Vorgeben, die Herzogin von Nemours Aumale, Braut des Königs Alphons von Portugal sicher nach Lissabon zu geleiten und sie gegen Gefangennahme durch die Spanier zu schützen, wurde Holland von Monat zu Monat hingehalten. Die Einschiffung der Prinzessin zögerte man bis Ende Juni hin und die Zusammenziehung der ganzen französischen Flotte unter Oberbefehl des Herzogs von Beaufort fand erst Ende August in Belle Isle statt. Dann war aber die Jahreszeit wieder zu weit vorgerückt um die

Vereinigung mit der holländischen Flotte zu vollziehen, um so mehr, als Ludwigs Hoffnungen sich inzwischen erfüllt und England und Holland in zwei furchtbaren Schlachten allein mit einander gerungen hatten.

Die erste dauerte vier Tage vom 11.—14. Juni; in ihr wurden die Engländer mit schweren Verlusten geschlagen und nur ein ihnen günstiger Nebel rettete ihre Flotte vor vollständiger Vernichtung. Die zweite am 4. August fiel nachtheilig für die Holländer aus, wenngleich ihre Verluste mit denen der Engländer in der ersten Schlacht nicht zu vergleichen waren. Auf beide Schlachten wird an einem andern Orte dieses Buches näher zurückgekommen werden und es geschieht ihrer hier deshalb nur kurz Erwähnung.

Im September ging Beaufort mit der ganzen Flotte von einigen 40 Schiffen von Belle Isle nach Dieppe, um dort zu überwintern. Aber weder der Herzog noch der Ritter Paul, der unter ihm kommandirte, wussten sie dahin zu führen; der erstere war überhaupt kein Seemann, der letztere als General der Galeeren kannte höchstens die Küsten des Mittelmeeres einigermaßen. So fiel Du Quesne allein diese Aufgabe zu, deren er sich zwar geschickt entledigte, die aber wieder Veranlassung zu den ärgsten Mißhelligkeiten mit Beaufort und Paul gab, weil er dabei eine Behandlung erfuhr, die ihn tief verletzen musste. Beaufort kommandirte ihn nämlich einfach an Bord seines Flaggschiffes, um dort als Lootse zu dienen, und gab ohne Weiteres Du Quesne's Flagschiff den „Vendome" von 72 Kanonen, das dieser sich mit größter Sorgfalt ausgerüstet und dessen Mannschaften er sich mühsam geschult hatte an den Ritter Paul, der bei dem Herzog besser angeschrieben war, als der widerborstige

Normann, dessen fachliche Ueberlegenheit er widerwillig anerkennen musste.

In seiner Eigenschaft als königlicher Prinz, denen Ludwig immer eine Ausnahmestellung einräumte, glaubte er sich diesen Akt der Willkühr erlauben zu dürfen, und berichtete außerdem über Du Quesne noch alles mögliche Nachtheilige, als diesem über die seine Ehre verletzende Behandlung das Blut in Wallung kam und er sein Recht forderte. Sobald Du Quesne von jenen verleumderischen Berichten Kenntniß erhielt, vertheidigte er sich in einem Briefe an Colbert in sehr kühner Sprache, äußerte sich unverhohlen über die seemännische Unfähigkeit von Beaufort und Paul und schloß seinen Brief mit den Worten: „Es ist ein schmerzliches Gefühl zu sehen, daß man Denjenigen den höchsten Rang und die Wahl der besten Schiffe zuerkennt, denen ich bei jeder Gelegenheit den Weg zeigen muß.“

Der König mochte wohl selbst das Du Quesne zugefügte Unrecht einsehen und suchte die Differenz dadurch auszugleichen, daß er ihm einen schmeichelhaften Brief schrieb und aussprach, es sei sein eigner Wunsch ihn, den bewährten Fachmann an Bord seines größten Admiralschiffes (Beauforts Flaggschiff, das größte der französischen Marine hatte 1200 Tonnen Gehalt, 92 Kanonen und 1200 Mann Besatzung, obwohl man nicht begreift, wie es möglich war, sie auf einem Schiffe von der Größe unserer jetzigen Corvetten unterzubringen) zu wissen, um dem Herzog mit Rath und That beizustehen.

Zum Winter wurde die ganze Flotte bis auf wenige Schiffe aus Sparsamkeitsrücksichten in Dieppe außer Dienst gestellt, während Colbert Du Quesne nach den Häfen der

Normandie entsandte, die vergrößert und verbessert werden sollten, wobei man seines Rathes dringend bedurfte. Die Hafenfrage so wie überhaupt die Marine nahm fortwährend Colberts Thatkraft in Anspruch. Es ging damit nicht so schnell vorwärts, wie er gehofft. Man konnte sich immer noch nicht vom Auslande unabhängig machen und musste größtentheils die Kriegsschiffe noch in Holland, Schweden und Dänemark kaufen, da die neu geschaffenen Kriegswerften noch nicht den Bedarf zu decken vermochten.

Im Jahre 1667 wurde im Frühjahr die ganze sich auf 58 Schiffe und 16 Brander belaufende Westflotte in Dieppe zusammengezogen und von Beaufort in zwei große Geschwader getheilt, deren eines Du Quesne mit dem Auftrage erhielt, an der französischen Küste zu kreuzen, während der Herzog es vorzog, mit dem seinigen vor Anker zu bleiben. Doch auch in diesem dritten Kriegsjahre kam es zu keiner Action für die Franzosen. Trotz des dringenden Ersuchens der Niederlande hielt Ludwig XIV. noch immer mit dem Befehle für Vereinigung der französischen mit der holländischen zurück, bis infolge von Admiral De Ruiter siegreicher Expedition nach Chatham die Engländer sich zum Frieden von Breda (31. Juli 1667) gezwungen sahen.

Auch dieser furchtbare Krieg hatte seinen Ausbruch wieder in der Flaggen- und Salut-Frage genommen, ohne daß dieselbe jedoch dadurch geregelt worden wäre. Nach seiner Beendigung hoffte Ludwig auf friedlichem Wege die Sache zu erledigen und schickte zu diesem Behufe de Ruvigny als Gesandten nach London, wurde aber bitter enttäuscht, als England in keinem Punkte nachgab, sondern verlangte, daß jede Flagge in englischen Gewässern, deren Grenzen es bis

an die Pyrenäen hinausschob, vor Engländern gestrichen, in allen übrigen Meeren aber die oberen Segel heruntergelassen werden müssten. Angesichts dieser Prätensionen mochte es Ludwig doch wohl gereuen, die Holländer hinter das Licht geführt zu haben. Eine rechtzeitige Vereinigung mit ihnen im Jahre zuvor hätte Englands Seeherrschaft vollständig gebrochen.

1668 erfolgte endlich Du Quesne's Beförderung zum Contre-Admiral (Lieutenant Général) nachdem er 27 Jahre lang Geschwaderchef gewesen war — ein trübseliges Avancement nach so vielen und hervorragenden Dienstleistungen, aber erklärlich, wenn man bedenkt, wie viele Feinde Du Quesne sich durch sein schroffes Auftreten und seine steten Rangstreitigkeiten dem hohen Adel gegenüber machte, während er selbst nur bürgerlich und sein protestantischer Glauben namentlich dem mit der Zeit stets bigotter werdenden Könige ein Dorn im Auge war.

Im übrigen hatte er im selben Jahre die Genugthuung, die Anciennetät der Offiziere nach seinen Vorschlägen endlich geregelt zu sehen. Fortan war das Recht der Oberbefehlshaber, ihren Untergebenen nach Belieben Kommandos zu geben, wodurch er selbst verschiedene Male sehr beeinträchtigt war, durch die Anciennetät beschränkt. Ebenso entwarf eine Kommission unter Du Quesne's Vorsitz die Grundzüge einer festen Organisation für die Marine, welche die bisherige Willkühr in der Handhabung des Dienstes ausschloß und jener einen innern Halt gab.

Von dem verhängnißvollen Fehler, Land-Generäle oder königliche Bastarde und Günstlinge zu Oberbefehlshabern in der Flotte zu machen, schien man jedoch immer noch nicht abgehen zu wollen, so sehr auch die Marine darunter litt.

So wurde 1668 wieder der Generallieutenant Graf d'Estrées in letztere als Vice-Admiral eingestellt, was abgesehen von allem andern die älteren Offiziere mißmuthig machen musste, da er ihnen das Avancement nahm.

Im nächsten Jahre erhielt Du Quesne ein kleines Geschwader von 4 Schiffen und 1 Brander, mit dem er an den Küsten Spaniens und der Berberei kreuzte, ohne jedoch in Aktion zu treten. Zwei seiner Söhne befanden sich an Bord seines Schiffes „Prince". Der Aelteste Henri, hatte bereits 1666 in seinem 18. Jahre das Patent als Schiffsfähnrich erhalten, der Jüngere diente jedoch noch als einfacher Schiffsjunge.

An dem unglücklichen Seezuge des Herzog von Beaufort 1669 nach Candia, um den von den Türken belagerten Venetianern zu Hülfe zu kommen, bei dem Franzosen 3000 Mann verloren während Beaufort selbst fiel, nahm Du Quesne nicht Theil, sondern war in dieser Zeit mit der Abfassung von Reglements für die Marine beschäftigt.

In Stelle Beauforts wurde der Graf von Vermandois, Sohn Ludwigs und der La Vallière und zwei Jahre alt, an die Spitze der Admiralität gestellt. So lächerlich dies erscheinen musste, war es für die Marine ein großer Vortheil. Da gleichzeitig die bisherige Charge der Ober-Intendanz und Großmeisterschaft der Schiffahrt unterdrückt wurde, war Colbert jetzt nach keiner Seite mehr genirt und trat damit in seine höchste Machtsphäre ein. Er wurde jetzt die Seele der Marine und blieb es voraussichtlich längere Zeit, ehe das Kind Vermandois irgend welchen Einfluß gewinnen konnte. Seine nächste Sorge war, die Marine von einer großen Zahl unfähiger Offiziere zu säubern, die Beaufort angestellt hatte.

Im Jahre 1770 erhielt Du Quesne den Befehl, mit 7 Schiffen von Brest aus nach Belle Isle abzugehen und sich dort mit d'Esstrées' Flotte zu vereinigen, welche zur Bekämpfung der Corsaren von Salé bestimmt war, außerdem aber auch bis zur Küste von Guinea gehen sollte, um die französische Flagge zu zeigen und die dortigen Niederlassungen der Holländer zu rekognosziren. Der Bruch mit Holland stand bevor. Madame Henriette von England, Gemahlin Philipps von Orleans hatte zwischen ihrem Bruder Karl II. und Ludwig XIV. ein Bündniß gegen die Generalstaaten angebahnt, jedoch wie es schien, gegen den Willen ihres Mannes; denn 14 Tage darauf starb sie plötzlich und aller Wahrscheinlichkeit nach durch Gift von der Hand Philipps.

Du Quesne brachte durch seine Ausrüstung den Intendanten von Brest zur Verzweiflung, wie dies seine gewöhnliche Art bei solchen Gelegenheiten war. Er ließ sich weder mit dem üblichen schlechten Material abspeisen, noch sich unfähige und unzulängliche Mannschaften aufzwingen, wie sich andere Befehlshaber aus Furcht vor dem einflußreichen Intendanten gefallen ließen, sondern verlangte für seine Schiffe von Allem das Beste. Der Intendant de Seuil schrieb an Colbert und beklagte sich bitter in der Hoffnung, Recht zu erhalten, sah sich aber unangenehm enttäuscht. Colbert erwiderte ihm einfach: Sie müssen auf Herrn Du Quesne als auf den tüchtigsten Mann sehen, den wir in der Marine haben und selbst, wenn er Fehler besäße, so ist es an Ihnen, dieselben zu ertragen und sie zum Guten zu kehren."

Inzwischen hatte sich das Auslaufen der Flotte durch diese Umstände bis Mitte September verzögert und ihre zweimonatliche Kreuztour verlief ohne Resultat. Das von An-

fang an kühle Verhältniß zwischen d'Esstrées und Du Quesne wurde sehr bald ausgesprochen schlecht und bei der Rückkehr beklagte sich ersterer in schärffster Weise über diesen. Er warf ihm Ungehorsam, ja sogar Mangel an seemännischem Verständniß vor, weil er Rendez-vous nicht gehalten, an der afrikanischen Küste weit vom Lande auf großen Tiefen geankert, anstatt wie er, d'Esstrées, ganz nahe auf flaches Wasser zu gehen und dergleichen mehr. Daß sich der Vice-Admiral, der zum ersten Male auf See war, einem Mann gegenüber, dem eine fast fünfzigjährige nautische Erfahrung zur Seite stand, durch solche Klagen selbst die größten Blößen gab vermochte er nicht einzusehen. Er verlangte passiven Gehorsam und vergaß mit den Elementen zu rechnen. In seiner Unkenntniß nautischer Dinge ankerte er in unmittelbarer Nähe einer gefährlichen Küste, wo bei umspringendem Winde seine Schiffe nur durch ein Wunder der Gefahr entgingen zerschellt zu werden und scheute sich trotzdem nicht, Du Quesne Mangel an Seemannschaft vorzuwerfen, weil dieser das ihm anvertraute Geschwader nicht der gänzlichen Unfähigkeit seines Vorgesetzten opfern wollte und vorsichtig so weit vom Strande Anker warf, um unter allen Umständen offenes Wasser gewinnen zu können.

Auch der Geschwaderchef Des Ardens, gleichfalls ein gewiegter Seemann, der ebenso verständig wie Du Quesne handelte, kam in d'Esstrées Berichten nicht glimpflicher fort, jedoch machten die Briefe des Vice-Admirals wenig Eindruck auf Colbert, der wohl wusste, auf wessen Seite die Schuld lag. Er erwiderte ihm: „Ich sehe wie sehr Sie sich über die Herren Du Quesne und Des Ardens beklagen. Es sind dies die beiden ältesten Seeoffiziere und hat namentlich der

erstere den langbewährten Ruf eines geschickten Navigateurs. Ich gebe zu, daß er einen schwierigen und unbequemen Charakter besitzt, aber trotzdem ist es meine Ansicht, daß es nur dem Dienste des Königs und auch Ihrem eigenen Ruhme zuträglich sein kann, wenn Sie sich Mühe geben, diese Schwierigkeiten zu überwinden und daraus für die Bereicherung Ihrer eigenen Kenntnisse Nutzen zu ziehen.“ Das war klar gesprochen.

Das nächste Jahr 1672 brachte den Ausbruch des Krieges mit Holland. England begann die Feindseligkeiten zuerst und zwar ohne vorherige Kriegserklärung wie es dies gewöhnlich that, durch einen brutalen Ueberfall. Ein großes holländisches Convoy unter Geleit von 5 Kriegsschiffen wurde im englischen Kanal erwartet. Der englische Admiral Holmes erhielt den Auftrag, demselben bei der Insel Wight aufzulauern indem wiederum die Salutfrage den Vorwand zum Angriff geben musste. Beim Erscheinen der Holländer lief Holmes unter vollen Segeln auf sie zu und forderte durch einen scharfen Schuß Flaggen- und Segel-Salut. Infolge der Weigerung entspann sich ein heftiger Kampf der bis zur Nacht dauerte. Die Holländer schlugen die Engländer in die Flucht und blieben bis zum andern Morgen auf dem Schlachtfelde. Dann kamen die Engländer mit Verstärkungen zurück und das Gefecht begann aufs neue. Die Holländer fochten außerordentlich brav und machten verschiedene Gegner gefechtsunfähig, jedoch gleich zu Anfang war ihr Admiral Jean von Nes gefallen, und sein Schiff wurde schließlich von Holmes geentert, sank aber bald darauf. Dies entschied für die Engländer, trotzdem fochten die übrigen Holländer so verzweifelt, daß jene nur vier Schiffe

des Convoys zu Prisen machen konnten. König Karl II. ließ nun Embargo auf alle holländischen Schiffe in englischen Häfen legen und erklärte den Krieg.

Bereits am 7. Januar war mit Frankreich der Vertrag wegen Vereinigung der beiderseitigen Flotten geschlossen, deren Oberbefehl dem Herzog von York, nachherigem König Jakob II. eingeräumt wurde, während man Prinz Robert von der Pfalz zu seinem Stellvertreter bestimmte.

Am 7. April erfolgte Frankreichs Kriegserklärung und gleichzeitig marschirten 4 Armeekorps gegen Holland, das sich mit Spanien und Deutschland alliirt hatte. Am 13 Mai vereinigte sich die französische Flotte unter d'Esstrées mit der englischen, beide steuerten ostwärts und erblickten am 29. Mai die holländische in der Nähe der seeländischen Küste. Du Quesne führte die Vorhut der französischen Abtheilung. Der Herzog von York griff aber die Holländer an diesem und den folgenden Tagen nicht an, sondern ging nach der Bai von Southwold zurück, um angeblich Wasser zu nehmen, in Wahrheit aber wohl, um die Holländer von ihren Küsten fort zu locken, denen sich die Engländer wegen ihrer Unkenntniß des Fahrwassers nicht gern näherten. Die französische Flotte zählte 29 Schiffe 8 Brander und 4 leichte Fregatten, die englische 52 Schiffe 16 Brander und 9 Fregatten, zusammen 94 Kriegsschiffe und 24 Brander, denen die Holländer anfangs nur 71 Schiffe und 44 Brander entgegen zu stellen hatten. Sie erhielten jedoch noch 15 Schiffe Verstärkung und damit beschloß De Ruiter der niederländische Admiral den Angriff. Er erschien plötzlich früh Morgens am 31. Mai vor Southwold Bay und überraschte die kombinirte Flotte in solcher Weise, daß ein Theil ihrer Schiffe die Ankertaue

kappen und viel Mannschaften am Lande zurücklassen musste, nur um unter Segel zu kommen. Die Franzosen spielten in dieser Schlacht eine untergeordnete und zweideutige Rolle und zwar wie aus der Vergleichung der betreffenden historischen Aktenstücke ziemlich zweifellos hervorgeht auf Befehl Ludwigs XIV. der wiederum perfide Politik trieb. In einer geheimen Ordre hatte er d'Esstrées angewiesen, zwar die Ehre der Flagge nicht zu kompromittiren, aber sonst den Kampfesmuth seiner Untergebenen zu zügeln und dafür zu sorgen, daß die französische Flotte nicht zu sehr litte. Engländer und Holländer sollten sich zum Nutzen der Franzosen vernichten, wie es schon im vorhergehenden Kriege Ludwigs Plan war.

D'Esstrées handelte diesen Befehlen gemäß, indem er mit seiner die Vorhut bildenden Flotte entgegen den Befehlen des Herzogs von York nicht wie die englischen Schiffe nach Norden segelte, sondern über den andern Bug ging und südlich steuerte, als der Admiral Bankaert ihn mit der holländischen Vorhut angriff. Dadurch trennte er sich von dem Gros und wurde durch Bankaert immer weiter nach Lee abgedrängt. Die Engländer behaupten, die Franzosen seien stets vor den Holländern gewichen, aber jedenfalls haben sich verschiedene ihrer Schiffe gut geschlagen oder wenigstens zu schlagen versucht, denn sie konnten dies nicht nach ihrem Belieben, da Bankaert den Vortheil des Windes über sie hatte und ihm die Wahl der Distanz blieb. Er kam aber nie näher als halbe Kanonenschußweite und ebenso waren verschiedene Entsendungen von Brandern gegen d'Esstrées nur Demonstrationen. Offenbar hatte er die Absicht, die Franzosen an einer Wiedervereinigung mit den Engländern zu hindern, um im Falle eines hollän-

dischen Sieges im Centrum und der Nachhut sich dann auf die feindliche Vorhut zu werfen und sie zu vernichten.

Während dessen schlugen sich Holländer und Engländer auf das hartnäckigste. Es wurden von beiden Seiten wahrhaft heroische Thaten vollführt, aber der mit der Dunkelheit endende Kampf brachte keine endgültige Entscheidung und beide Theile schrieben sich den Sieg zu, um sich nach einigen Tagen gegenseitiger Beobachtung in ihre Häfen zurückzuziehen.

In dem Lebensbilde von Ruiter wird auf diese Schlacht eingehender zurückgekommen werden.

D'Esstrées wurde wegen seines Verhaltens vielfach und mit Recht angefeindet. Er suchte dasselbe, namentlich den anfänglichen Ungehorsam gegen die Befehle des Herzogs von York zu vertheidigen, war aber damit nicht glücklich, indem er Fachmännern gegenüber nur seinen Mangel an Verständniß des Manövrirens darlegte. Als er dieses Mißgriffs inne wurde, warf er die Schuld auf Du Quesne und wenn dieser auch Colbert und dem Könige gegenüber sich von dem Vorwurfe zu reinigen wusste, so wurde er doch geopfert. D'Esstrées, der ja außerdem wenn auch in ungeschickter Weise nur den Befehlen des Königs gehorcht hatte, seine Flotte zu schonen erhielt Recht und der unverdient in seiner Ehre tief gekränkte Du Quesne musste weichen.

Bis Ende 1673 war Letzterer ohne Kommando und nahm an den drei Seeschlachten dieses Jahres am 7. und 14. Juni so wie am 21. August, durch welche der große De Ruiter zwei hohe Ziele, die Abwendung einer beabsichtigten Landung der Alliirten an den holländischen Küsten und den Einlauf der reichbeladenen ostindischen Flotte in die heimischen Häfen erreichte, keinen Antheil. Er konnte mit dieser Wendung ganz

zufrieden sein, denn die französische Flotte trug in jenen Gefechten keinen Ruhm davon. D'Esstrées schien diesmal die geheimen Befehle seines Königs so sorgsam zu befolgen, daß man ihn und seine Flotte öffentlich der Feigheit beschuldigte und durch sein Verfahren das englische Volk in solche feindselige Stimmung gegen das französische Bündniß versetzte, daß Karl II. durch die öffentliche Meinung gezwungen wurde, mit Holland einen Separatfrieden abzuschließen. Nun stand Frankreich allein gegen Holland und das mit ihm verbündete Spanien und der Kriegsschauplatz verlegte sich damit in das Mittelmeer. In der Nordsee und im Kanal glaubte Ludwig seine Flotte den Holländern noch nicht genügend gewachsen, um ihnen in offener Schlacht entgegen treten zu können; den Spaniern im Mittelmeere gegenüber hoffte er durch kombinirte Thätigkeit von Land- und Seetruppen bessere Erfolge zu erzielen. Mit Spanien existirte schon seit einem Jahre der thatsächliche Kriegszustand, wenn auch ohne eigentliche Kriegserklärung. Diese erfolgte jetzt aber seitens Frankreich am 19. Oktober 1673.

Wenige Monate darauf erhielt Du Quesne ein Kommando in der Mittelmeerflotte und damit zugleich den Beweis, daß er trotz der Enthebung von seinem Posten im Jahre zuvor nicht die Gunst des Königs eingebüßt hatte. Der Oberbefehlshaber der Flotte war der Marschall Vivonne und Du Quesne zum Nächstkommandirenden ernannt; der Geschwaderchef Preuilly d'Humières ein schneidiger brillanter Seeoffizier zum dritten Befehlshaber. Während des Winters wurden die Schiffe auf das Sorgfältigste ausgerüstet unter Du Quesne's Leitung, dem Vivonne alles überließ und den er den Schwierigkeiten

der Intendanten gegenüber mit seiner einflußreichen Persönlichkeit deckte.

Seit langer Zeit fand Du Quesne in dem Marschall endlich einen Vorgesetzten, mit dem er nicht auf gespanntem Fuße lebte. Freilich hatte er wohl das Gefühl, der eigentliche Oberbefehlshaber zu sein und in den Dingen, auf die es ankam seine Ansichten zur Geltung zu bringen. Vivonne, Bruder der Montespan, Maitresse Ludwig XIV. war zwar ein tapferer Soldat, aber kein Seemann. Durch den Einfluß seiner Schwester hatte er vor einigen Jahren den hohen Posten eines Generals der Galeeren erhalten, jedoch schloß diese Stellung nicht die Nothwendigkeit ein, Fachmann zu sein.

Die Galeeren bildeten bis zum Anfange des 17. Jahrhunderts zwar ausschließlich die Kriegsflotte Frankreichs, aber es waren Gut-Wetterschiffe. Zum Kampfe mit den Elementen auf hoher See waren sie nicht gebaut und nur geeignet, in ruhigem Wasser zu fahren, weshalb sie auf ihren Reisen auch selten die Küsten aus den Augen verloren. Den bei weitem größten Theil ihres Lebens brachten sie jedoch stillliegend in den Häfen zu und es bedurfte deshalb für ihre Befehlshaber keiner besonderen seemännischen Fähigkeiten. Wenn der Erzbischof von Bordeaux s. Z. nach dem Sturm im Kanal der ihn seine halbe Flotte kostete, dem Kardinal Richelieu schrieb, daß die Kapitänsstellen auf den runden Kriegsschiffen, wenn sie käuflich wären, außerordentlich billig sein würden, so traf bei den Galeeren das Gegentheil zu und die Befehlshaberposten auf ihnen wurden sehr gesucht. War schon das milde Klima des Mittelmeeres, wo sie stationirten, dem rauhen Norden bei weitem vorzuziehen, so lockten die lukrativen Stellungen um so mehr, als sie bei den meistens

im Hafen verankerten Fahrzeugen wenig oder keinerlei Anstrengungen forderten, sondern eigentlich nur die Lichtseiten des Seelebens in Aussicht stellten. Für die Offiziere der Galeeren gestaltete sich das Leben nur verlockend. Die schweren Tage, welche ihre Kameraden auf den runden Schiffen so oft in Sturm und Wogendrang zu durchkämpfen, die Entbehrungen, welche sie zu erleiden und die schwere Verantwortung, die sie zu tragen hatten, kannten jene nicht und die zwischen beiden Corps herrschende Eifersucht fand leicht eine Erklärung. Von den Galeeren aus, die sich als die soviel ältere und vornehmere Waffe betrachteten, sah man mit Geringschätzung auf die meistens bürgerlichen Offiziere der runden Schiffe herab und dies Gefühl wurde nicht gemildert durch das sich von Jahr zu Jahr deutlicher aufdrängende Bewusstsein, daß jene dennoch ihnen mit Erfolg den Vorrang streitig machen würden und daß die Tage der Galeeren gezählt seien.

Die Zeiten begannen sich schnell zu ändern; der Schwerpunkt der Seemächtigkeit der Völker lag nicht mehr an den Küsten. Die transatlantischen Entdeckungen des letzten Jahrhunderts verlegten ihn weit hinaus in den Ocean und dort waren die schwachen fast nur auf ihre Ruderkraft angewiesenen Fahrzeuge ohnmächtig. Andererseits blickte man wieder von den runden Schiffen aus mit Neid auf die Galeeren. Dort war man sich seiner Tüchtigkeit und Leistungsfähigkeit bewusst, führte ein hartes Dasein und sollte sich doch gefallen lassen in jeder Beziehung zurückzustehen. Die Folge war fast stets ein sehr schlechtes und den Dienst schädigendes Verhältniß, wo beide Klassen Schiffe vereinigt waren; die Beziehungen zwischen Vivonne und Du Quesne wurden jedoch nicht dadurch gestört.

Ersterer war ein Mann von Geist und gesundem Menschen-

verstande aber nicht von dem Hochmuthe und Eigendünkel d'Esstrées besessen, trotz gänzlichen Mangels an Erfahrung in seemännischen Dingen alles besser wissen zu wollen, als seine im Kampfe mit dem Meere ergrauten nächsten Untergebenen. Er hatte sich bald ein richtiges Urtheil über Du Quesne's fachliche Tüchtigkeit gewonnen und zog es kluger Weise vor, dieselbe für die Vermehrung seines eigenen Ruhmes zu verwerthen, indem er ihm in allen technischen Dingen freie Hand ließ, als sich in Sachen zu mischen, von denen er nichts verstand und wobei er sich leicht bloß stellen konnte. Aber auch in militärischer Beziehung mochte Vivonne die Ueberlegenheit seines Nächstkommandirenden erkannt haben. Er selbst besaß unbestrittenen Muth und war, wie bereits bemerkt, ein tapferer Soldat, aber ihm mangelten die Eigenschaften eines Feldherrn, der weite Blick, die Energie des Wollens und Befehlens, sowie das Verständniß sich dort Gehorsam zu erzwingen, wo er ihm nicht von selbst entgegengetragen wurde, während sich in Du Quesne alle diese Eigenschaften vereinigten.

Bei letzterem gab es kein Schwanken; dem schnell im Geiste erwogenen Plan folgte ebenso schnell die Ausführung; sein umfassender Blick ließ ihn ohne Zögern die Situation richtig erkennen, während reiche Erfahrung und scharfer Verstand ihm die Mittel boten, um jene sofort in geeigneter Weise zu beherrschen. Die übertriebene, ins kleinliche gehende Vorsicht Vivonne's, der auch nicht das Geringste dem Zufalle überlassen wollte, war ihm fremd. Er traf mit Entschiedenheit und schneller Conception seine Dispositionen in großen Zügen, überließ aber die Ausführung in den Details seinen Unterbefehlshabern und spornte sie durch diese ihnen gewährte Selbständigkeit zur Thatkraft an,

während er sich andererseits durch dies Verfahren mehr ihren Gehorsam sicherte, als er es durch Strenge erzielt haben würde.

So zeigte der Charakter der beiden Männer, welche bestimmt waren, in der nächsten Zukunft, theils zusammenwirkend, theils unabhängig von einander eine große geschichtliche Rolle zu spielen, Gegensätze, die sich sogar auch auf die äußere Erscheinung erstreckten. Vivonne war groß, brünett mit starker Anlage zum Embonpoint, mit jovialem Ausdruck in den Zügen, die den Lebemann verriethen und stand inmitten der Dreißiger — Du Quesne hatte bereits sein 63. Lebensjahr erreicht, war klein, von schmächtiger Gestalt, blond und auf seinem Gesichte lagerte der Ernst eines an Thaten und Mühen reichen Lebens. Vielleicht waren es aber gerade diese Gegensätze, welche nach dem alten französischen Sprichworte Beide einander nahe brachten und ein gutes Verhältniß zwischen ihnen anbahnten, das während der ganzen Dauer ihres Beisammenseins nicht getrübt wurde.

Du Quesne ging ganz in dem Gedanken auf, die Flotte vor dem Inseegehen in den möglichst vollkommenen Zustand der Schlagfertigkeit zu setzen. Er fühlte und wusste vielleicht auch durch Colbert wie durch Vivonne, daß die Sachen im Mittelmeere anders lagen wie damals im Norden; hier sollte wirklich ernstlich gekämpft werden. War es Ludwig trotz seiner Hinterlist nicht gelungen, im Norden über England und Holland die Suprematie zur See zu erreichen, so war es jetzt seine feste Absicht wenigstens die Herrschaft des Mittelmeeres zu gewinnen und Spanien so wie dessen Verbündete oder Freunde zu demüthigen. Große blutige Kämpfe standen deshalb bevor und der Gedanke an sie bewegte das Gemüth Du Quesne's. Daß man ihm sein gegenwärtiges Kommando gegeben, war ein Zeichen

hohen Vertrauens von Seiten des Königs und Colbert's und sein ganzes Streben ging dahin, dies Vertrauen glänzend zu rechtfertigen. Wenn Vivonne krank wurde, oder fiel, dann war er der Oberbefehlshaber. Man konnte ihm die Stellung nicht nehmen, er war der älteste Seeoffizier nach dem Vice-Admiral von Frankreich Graf d'Esstrées und der kriegerische Ruf des Letzteren hatte in der jüngsten Campagne solche Einbuße erlitten, daß eine Ersetzung durch ihn höchst unwahrscheinlich ja unmöglich war. Und weshalb sollte man ihn in solchem Falle auch ersetzen. Hatte er nicht bewiesen im langen Laufe der Jahre, was er leisten konnte? Zwar war er noch nicht selbständiger Befehlshaber einer großen Flotte gewesen, aber fehlte es ihm dazu an Kraft, an Autorität und Selbstvertrauen? Würde überhaupt ihm der König das jetzige Kommando gegeben haben, um es ihm eventuell wieder zu nehmen?

Alle diese Fragen glaubte Du Quesne verneinen zu können, und die innere seinem Ehrgeize schmeichelnde Befriedigung mochte wohl auch nicht wenig dazu beitragen, sich liebenswürdiger und wenn es sein musste, nachgiebiger gegen Vivonne zu zeigen, als es sonst nicht seemännischen Vorgesetzten gegenüber in seiner Natur lag.

Und so herrschte zwischen Beiden eine wünschenswerthe Harmonie. Du Quesne widmete sich mit Eifer den Angelegenheiten der Flotte, rüstete sie auf das Allerbeste aus, schulte Offiziere und Mannschaften, die ihn trotz seiner schroffen Außenseite und seiner Strenge doch liebten und verehrten, da er die größte Sorge für ihr Wohlergehen trug, und bereitete alles vor, um dem Feinde nach jeder Richtung gerüstet entgegenzutreten. Der Marschall dagegen ließ ihn ge-

währen und begnügte sich damit, Oberbefehlshaber einer Flotte zu heißen, deren Leistungsfähigkeit und Schlagfertigkeit ohne sein Zuthun sich von Tage zu Tage erhöhte, während er schließlich doch den Ruhm davon erntete. Er selbst wäre so wie so nicht im Stande gewesen, Du Quesne Anleitung zu geben, dazu fehlte ihm sowohl die Lust wie die nöthige Kenntniß. Auf dem Deck der Schiffe fühlte er sich nicht heimisch und der Gedanke an kommende Stürme, denen er auf hoher See die Spitze bieten sollte, war ihm gar nicht sympathisch. Dem lebenslustigen Manne gefielen die mit allem Luxus und prachtvoll ausgestatteten Galeeren, an die sich für ihn so manche schöne Erinnerung knüpfte, viel besser, als die kahlen, kriegerisch ernsten und jedes Komforts baren Wohnräume an Bord der Schiffe, deren spärliche Dimensionen durch Geschütze und ihr Zubehör noch mehr beschränkt wurden. Mit tiefem Bedauern gedachte er der bevorstehenden Trennung von den seiner Meinung nach so schönen Fahrzeugen, als deren General er Jahre lang ein so angenehmes Leben geführt, und gar oft schweiften seine Blicke mit einer gewissen Wehmuth darüber hin

Und er hatte Recht; einen schönen Anblick gewährten die Galeeren, wie sie dort in zwei Reihen verankert lagen mit der „Capitaine“ des Generals in der Mitte und wohl mochte sich das Auge daran erfreuen. Ihr schlanker und langgestreckter Rumpf ruhte graziös auf dem Wasser, über das er nur wenige Fuß hinausragte und stach auf das Vortheilhafteste von den schwerfälligen und plumpen Formen der hochbordigen Kriegsschiffe ab. An den kurzen, etwas schräg stehenden Masten schwebten die langen ruthenförmigen Raaen. Ihr vorderes Ende war mit einem Flaschenzuge

an Deck befestigt, der übrige Theil erhob sich in leicht gekrümmtem Bogen in die Lüfte und von seiner obersten Spitze flatterten breite bunte Wimdel lustig im Winde. Der Rumpf war blendend weiß gestrichen, theils wegen des besseren Aussehens, theils um die brennenden Strahlen der Sonne abzustoßen, die von dunkleren Farben eingesogen werden. Ebenso schneeweiß waren die Raaen mit den sauber daran aufgewickelten Segeln, und wie beide sich gegen den Azur des Meeres und des Himmels abhoben, erschienen die Fahrzeuge wie riesige Schwäne, welche mit erhobenen Füügeln über die Spiegelfläche des Meeres majestätisch dahinglitten.

Die Galeeren haben in wenig veränderter Form zwei Jahrtausende im Mittelmeere geherrscht. Die Schlacht von Salamis wurde mit ihnen geschlagen und sie hießen damals Trieren. Seitdem waren sie in steter Vervollkommnung begriffen, bis zum Verfalle des römischen Kaiserreichs die Mittel, mit denen Phönizier, Griechen, Karthager und Römer nach einander die Herrschaft des Meeres erkämpften und behaupteten, und spielten deshalb in der Geschichte jener Zeit eine wichtige Rolle. Sie entschieden die Geschicke der Völker an den Gestaden des Mittelmeeres, ja man darf wohl mit Recht sagen, die des gesammten Europas, denn ohne den Sieg des Themistokles hätten die asiatischen Horden des Xerxes unsern Welttheil überfluthet und die beginnende Kultur durch Barbarei erstickt. Es dürfte deshalb wohl von allgemeinem Interesse sein, einen näheren Blick auf die Fahrzeuge zu werfen, die so große historische Bedeutung haben. Mit der Völkerwanderung ging zwar in dem wüsten Chaos mit so vielen andern kostbaren Geistesgütern auch die Schiffsbaukunst der Alten unter, die es verstanden hatte in den Trie-

ren und Penteren wahre Meisterwerke der Technik zu schaffen, die an Feinheit, Eleganz, zweckmäßiger Anordnung und kunstvoller Ausstattung in vieler Hinsicht uns noch heute zum Muster dienen können. Nach einigen Jahrhunderten lebten jedoch jene Fahrzeuge in den Galeeren wieder auf, die in Bau und Ausstattung wohl jene antiken Vorbilder nicht erreichten, immerhin ihnen aber nahe kamen und berufen waren, wiederum fast ein Jahrtausend lang im Mittelmeere zu herrschen. Wie schon bemerkt wurden sie seit Anfang des 17. Jahrhunderts durch die runden Schiffe allmälig verdrängt, aber sie hatten für jene Gewässer so viel Vorzüge, daß sie erst in der Mitte des 18. Jahrhunderts gänzlich verschwanden. In der Seeschlacht bei Tschesme (1740), wo eine russische Flotte die türkische vernichtete, nahmen sie unter der Flagge des Halbmond zuletzt Antheil an den regelrechten Seeschlachten, um danach von dem mehr als zweitausendjährigen Schauplatze ihres Ruhmes für immer abzutreten.

Die Galeeren jener Zeit, von der hier die Rede ist, hatten alle fast dieselben Dimensionen, nur die „Capitaine" war etwas größer. Ihre Länge betrug über Deck 170 Fuß bei einer Breite von kaum 20. Dies Verhältniß war gewählt, um den fast ausschließlich durch Ruderkraft bewegten Fahrzeugen möglichst große Geschwindigkeit zu geben, aber gleichzeitig lag darin auch ihre Schwäche, die sie unfähig machte, mit schwerer See zu kämpfen und sie zwang, stets ruhiges Wasser aufzusuchen. Während früher bei den runden Schiffen das Verhältniß von Breite zur Länge 1 : 4 betrug, hat man es in neuerer Zeit bei Dampfern, für welche man besondere Schnelligkeit wünschte, allmälig bis auf 1 : 7 ausgedehnt, aber bis zu jenem Verhältnisse der Galeeren von

1 : 9 hat man es für Hochseeschiffe nicht zu bringen vermocht. Sie würden bei einer so langgestreckten Form, welcher ein starker Verband nicht gegeben werden kann, leicht durchbrechen, wenn Vor- und Hinterende auf den Spitzen zweier Wogen ruhn, die Mitte aber im Wellenthal hohl liegt.

Andererseits verlieh diese Form aber den Fahrzeugen ein sehr gefälliges und schlankes Aussehen und ihre niedrige Lage über Wasser erhöhte diesen Eindruck. Die oberen Bordwände erhoben sich kaum über die Kämme der leichten blauen Wellen, welche vom lauen Winde bewegt und von der Sonne mit goldigem Schaum übergossen, tändelnd den Rumpf umspielten, und der Schönheitssinn wurde nicht verletzt durch den Aufbau hoher thurmartiger Kastelle, welche bei den runden Kriegsschiffen Bug und Heck verunstalteten. Das Vordertheil stieg kaum merklich zu einer Plattform für die Geschütze empor, welche die Galeere trug und über dem Spiegel wölbte sich nur ein Baldachin von nicht mehr als 16 Fuß Höhe über dem Aufenthaltsorte und den Wohnräumen der Offiziere, die mit verschwenderischer Pracht ausgestattet waren. Namentlich zeichnete sich darin die „Capitaine" aus. Die elegantesten Formen, kunstvolle Skulpturen, die kostbarsten Stoffe und raffinirter Luxus wirkten hier vereint, um den kommandirenden Günstlingen des Hofes alle die Annehmlichkeiten auf dem Wasser wieder zu geben, die sie in ihren Häusern am Lande gewohnt waren, und trotz der chronisch leeren Staatskasse fand sich immer Geld, um die Wünsche der Galeeren-Generale nach dieser Richtung zu befriedigen.

Der Baldachin nahm nicht die Breite des ganzen Decks ein, sondern ließ zu beiden Seiten, so wie vorn und hinten einen Gang frei. Er wurde von prachtvoll geschnitzten und

vergoldeten weiblichen Figuren getragen und seine Wände waren mit goldgesticktem Sammt und Seide bekleidet. Eine Balustrade von ciselirten Broncepfeilern, deren vergoldete Knäufe im Sonnenlichte blitzten, umgab aus der Verschanzung aufsteigend den äußeren Gang, den ebenso wie den Flur des Baldachins geschmackvoller Parketboden aus Nußbaumholz schmückte Nach hinten zu verlängerte sich das Deck um mehrere Fuß über den Spiegel des Fahrzeuges hinaus, um von unten durch zwei ebenfalls kunstreich geschnitzte und vergoldete Konsolen gestützt, in gefällig gerundeter Form einen Balkon zu bilden, der durch ein Zelt von goldgelber chinesischer Seide gegen die Sonnenstrahlen geschützt wurde und wo die Bewohner des Baldachinraumes einen luftigen von den übrigen Theilen der Galeere gänzlich abgeschlossenen Ruheplatz auf bequemen Polstern und Sesseln fanden.

Am hintern Ende des Balkondecks erhob sich die Flaggenstange, an der das seidene Banner Frankreichs, blau mit weißem Kreuz in der Mitte und mit gelben Lilien besäet in der frischen Briese flatterte.

Wohin sich auf diesem Raume der Galeere das Auge wandte, erblickte es nur Schönes und Prächtiges und die sich hier bewegenden Gestalten der Cavaliere passten in ihrer äußeren Erscheinung vollkommen zu dem Ganzen. Es waren elegante schöne Männer, und wenn auch keine wirklichen Seeleute, so doch tapfer, kühn, jeden Augenblick bereit, ihr Blut im Kampfe hinzugeben und in ihnen spiegelte sich das militärische Leben der damaligen Zeit in seinem vollen Glanze wieder.

Welcher traurige Kontrast offenbarte sich dagegen dem Blicke, wenn er sich von diesem Bilde ab nach vorn auf den mittleren Theil der Galeere richtete! Dort hinten überall

Lebensgenuß, verfeinerter Geschmack, lachende fröhliche Gesichter und Pracht, hier das menschliche Elend in seiner hässlichsten abschreckendsten Gestalt und brutale Rohheit.

Wie schon erwähnt wurden die Fahrzeuge fast ausschließlich durch Ruderkraft bewegt und die Segel dienten nur bei günstigem Winde zur Beschleunigung der Fahrt. Um ihnen die gewünschte Schnelligkeit zu geben, bedurfte man Hunderter von Menschen und außer der physischen Kraft war lange Uebung und strikte Disciplin nothwendig, um gut manövriren zu können, worauf es im Nahkampfe hauptsächlich ankam. Der Dienst war ein sehr schwerer; so schwer daß Freiwillige sich dafür fast gar nicht fanden und man sich auf andere Weise die Ruderer verschaffen musste. Die Gefängnisse und der Krieg bildeten die Hauptquellen, aus denen man sie rekrutirte. Seitdem einst der Marine-Intendant von Toulon, Herr von Infreville den cynischen Ausspruch gethan, daß ein Gehängter nur für die Raben gut sei, während sich aus einem lebenden Verbrecher, und sei er auch der schlimmste, auf den Galeeren immer noch einiger Nutzen ziehen lasse, wurden die meisten Henkerskandidaten zum Bagno begnadigt und sie bildeten die eine Kategorie der Ruderer, die sich durch ihre frechen vom Laster gemarkten Züge dem Beschauer fast auf den ersten Blick kennzeichneten.

Die zweite zahlreichere bestand jedoch aus Unglücklichen, die nicht durch eigene Schuld, sondern durch ein grausames Geschick in die furchtbare Lage gebracht waren, ihr Leben unter unmenschlichen Qualen an der Ruderbank langsam auszuhauchen.

Es waren türkische oder Barbareskensklaven, welche man zum kleineren Theile auf Prisen gemacht, zum größeren ge-

waltsam bei Landungen geraubt hatte. Ihr Loos gestaltete sich als das bei weitem schlimmere. Ein Ausdruck tiefer Traurigkeit und dumpfer Resignation lagerte auf ihren Gesichtern; maschinenmäßig verrichteten sie ihre schwere Arbeit, und nur wenn die unbarmherzige Geißel auf ihren nackten Rücken niederfiel, zuckten sie zitternd in verzweifelter Wuth zusammen. Oder eine heimliche Thräne stahl sich über ihre bleichen Wangen, wenn der Zufall ihre Fahrzeuge in die Nähe der heimischen Küsten führte und ihr glanzloser Blick die Palmen streifte, die ihre mächtigen Kronen im Winde wiegten. In ihrem Schatten hatten sie vor Kurzem noch geruht, dort waren ihre luftigen Zelte aufgeschlagen, dort hatten ihre edlen Rosse geweidet, auf deren Rücken sie frei wie der Vogel in der Luft die endlosen Steppen ihrer Wüstenheimat durchflogen, dort hatten sie Abends, das Auge auf den sternbesäeten Himmel gerichtet, von den Freuden des Paradieses geträumt.

Und jetzt! Fremd unter Fremden, der kostbaren Freiheit beraubt, mit schweren Ketten gefesselt, unbekannt selbst mit der Sprache ihrer Umgebung, zu schwerer gänzlich ungewohnter Arbeit verdammt und der Willkür roher Aufseher überantwortet, welche durch Peitschenhiebe und auf noch grausamere Weise ihren Kommandoworten Geltung zu verschaffen suchten.

Glücklicherweise erlöste der erbarmende Tod die meisten dieser Elenden bald von ihrem qualvollen Dasein. Nach wenigen Monaten schon waren über zwei Dritttheile ihren Leiden erlegen, freilich nur um durch neue Opfer ersetzt zu werden, sei es im Dienste des „allerchristlichsten Königs“ oder auf den Galeeren des „Statthalters Christi“, wo ihrer dasselbe Schicksal harrte. Der Ruderraum enthielt 25 Bänke,

dreizehn an der einen, zwölf an der andern Seite. In der Mitte trennte sie ein längsschifflaufender, schmaler Plankengang und ein eben solcher Gang befand sich an jeder Bordseite. Sie dienten zum Aufenthaltsort für die Aufseher, die von hier aus einen Ueberblick über sämmtliche Sträflinge hatten, so wie zur gewöhnlichen Passage von vorn nach hinten. Mussten für besondere Zwecke, im Kampfe, beim Ankern oder Segelsetzen sich viele Menschen gleichzeitig in dieser Gegend bewegen, so wurde dies durch ein Manöver der Ruderer bewerkstelligt. Auf Kommando schnellten sie gleichzeitig die Ruder durch Niederdrücken der Hand-Enden aus dem Wasser und legten sie horizontal. Dann zog man sie einige Fuß in das Fahrzeug und stützte ihr inneres Ende auf einen zu diesem Zwecke angebrachten Längsbalken, während das äußere auf der Bordwand ruhte. Dadurch wurde eine Brücke über den sonst offenen mittleren Schiffsraum geschaffen, auf der die freien Mannschaften sicher gehen konnten. Die Besatzung einer Galeere bestand aus ungefähr 450 Mann; davon waren 220 Sträflinge, die übrigen Freie. Siebzig Marinesoldaten waren für die Riemen bestimmt; je einer von ihnen zur Aufsicht für einen Ruderer. 30 Matrosen bedienten die Segel und 100 dem Landheere entnommene Soldaten bildeten die militärische Kraft und die Bedienung der fünf Geschütze, welche auf dem Vordertheile der Galeeren aufgestellt waren. Dazu traten noch die Offiziere, ihre Bedienung und die Aufseher.

An den Rudern waren zur Zeit 150 Mann vertheilt, 125 Sträflinge und 25 Freie, die übrigen dienten zur Ablösung. Je fünf der ersteren gehörten zu einer Ruderbank und eine drei Fuß lange Kette fesselte sie an diese. Dieses

Maß begrenzte zugleich die Freiheit ihrer Bewegungen. Innerhalb desselben ruderten sie, nahmen sie ihre Mahlzeiten und suchten im Schlaf Vergessen ihrer Leiden. Nur selten wurden ihre Bande auf Minuten gelöst, um danach sich wieder so fest wie vorher zu schlingen.

Im Sommer schützte sie ein Zelt gegen die verzehrenden Strahlen der Sonne, im Winter gewährte ein Strohdach nothdürftigen Schutz gegen die Kälte. Ihre Kleidung bestand aus einer rothwollenen Mütze, aus Beinkleidern von gleichem Stoffe und einem Hemde von grober Leinwand, das beim Rudern gewöhnlich ausgezogen wurde.

Kopfhaar, Bart und Augenbrauen waren rasirt, um etwaige Flüchtlinge kenntlich zu machen. Verlieh schon diese Entstellung den Unglücklichen eine seltene Häßlichkeit, so trugen noch andere Verstümmelungen dazu bei, ihren Anblick wahrhaft abschreckend zu machen. Gar oft wurden ihnen wegen geringer Vergehen Nasen und Ohren abgeschnitten, der dem Messer des Henkers folgende Blutstrom durch glühendes Eisen gehemmt und zwei von furchtbaren Narben umgebene Oeffnungen starrten dem schaudernden Blicke entgegen.

Um den Hals trugen die Sträflinge ein Band, an dem ein großer Pfropfen von Korkholz befestigt war. Auf das Kommando „Achtung, Zapfen in den Mund!“ mussten sie sich den Pfropfen in den Mund stecken, sei es um zu irgend welchem Zwecke allgemeine Ruhe zu erzielen oder in Zeiten der Gefahr die Schreckensrufe einzelner Feiglinge zu ersticken, welche die Uebrigen hätten demoralisiren können. Freilich gelang es dennoch nicht immer, solche Schreie zu unterdrücken und sie rangen sich trotz des Knebels dumpf aus der Brust empor, wenn feindliche Kugeln in den Ruderraum schlugen

und die Wehrlosen zerfleischten. Das Entfesseln der Gefangenen nahm geraume Zeit fort, die man sich im Kampfe nicht gönnte und die Todten und Verwundeten blieben an ihre Bank, an ihre lebenden Kameraden gefesselt, die vergebens sich der auf sie fallenden Körper zu entledigen, vergebens in Todesangst und rasender Verzweiflung ihre Ketten zu brechen suchten. Solche kritischen Augenblicke traten öfter während des Gefechtes ein; das Beispiel wirkte dann ansteckend und lähmte die Kräfte der ganzen Besatzung, die Ruder schleppten im Wasser, die Galeere verlor ihre Fahrt und Manövrirfähigkeit und gerieth in Gefahr, in die Hände des Feindes zu fallen. Aber nur kurze Zeit dauerte dieser Paroxysmus des Schreckens, und ein anderer stärkerer vertrieb ihn. Die scharfen Lederstreifen der Aufseherpeitschen und die Säbelhiebe der überwachenden Marinesoldaten fielen hageldicht und erbarmungslos auf die Leiber der Sträflinge. Der wüthende Schmerz brachte sie zur Besinnung; mechanisch ergriffen die Hände, über welche das eigene Blut herabrieselte, wieder die Ruder, tief gruben sich die Zähne in den Korkpfropfen und die Disciplin war wieder hergestellt.

Doch ziehen wir einen Schleier über dies erschütternde Bild menschlichen Elends und blutgieriger Grausamkeit und kehren wir zu Du Quesne zurück. Am 29. Januar 1675 ging Vivonne von Toulon nach Messina ab. Es galt, die franzosenfreundliche Stadt, welche von den Spaniern belagert wurde, mit Lebensmitteln zu versehen, die den Hafen blockirende spanische Flotte zu vertreiben, sich mit den durch sie abgeschnittenen 6 Schiffen des französischen Geschwaderchefs Valbelle zu vereinigen und überhaupt festen Fuß auf Sicilien zu fassen. Es war ein gewagtes Unternehmen; die spanische

Flotte zählte nahezu an 30 schwere Kriegsschiffe nebst einer Anzahl Galeeren, und ihre Armee auf Sicilien belief sich auf 20,000 Mann. Dagegen wurde Vivonne mit 9 Kriegsschiffen, 1 Fregatte und 3 Brandern entsandt und ohne Landtruppen. Die leeren Staatskassen gestatteten vorläufig nicht die Ausrüstung von mehr Schiffen und ebensowenig konnten Truppen entbehrt werden. Dennoch bestand Ludwig auf dem Abgang Vivonnes; Messina befand sich vor einer Hungersnoth und musste fallen, wenn nicht bald Hülfe kam. Damit wäre Sicilien aber für ihn unangreifbar geworden und es kam ihm vor allem darauf an, dort sich eine Operationsbasis für seine Pläne gegen Spanien zu schaffen. Man hatte in Frankreich zwar keine hohe Meinung von den Spaniern, namentlich von den Leistungen ihrer Flotte, aber trotzdem sah mancher Verständige mit Sorge in die nächste Zukunft. Das Mißverhältniß der Kräfte war zu groß und die Expedition erschien den meisten Urtheilsfähigen mindestens leichtsinnig.

Nur Du Quesne selbst war sehr damit einverstanden und freute sich der Ungleichheit. Eröffnete sich doch dadurch seiner Kühnheit und seinem seemännischen Geschick ein weites Feld der Thätigkeit, auf dem reiche Früchte zu ernten waren und sein Ehrgeiz volle Befriedigung finden konnte. Wie oft schon in seinem Leben hatte er gegen Uebermacht gekämpft und war nie unterlegen. Durfte er jetzt, wo seine Schiffe unter Vivonnes Aegide so gut ausgerüstet, seine Mannschaften so vorzüglich eingeübt waren wie nie zuvor, nicht um so siegesgewisser sein? Es handelte sich nur um die Führung und dafür fühlte er den Meister in sich selbst. Sein überlegener Geist hatte es verstanden, Vivonne allmälig so ins

Schlepptau zu nehmen, daß er von ihm eine Durchkreuzung seiner Pläne nicht zu fürchten glaubte. Vielmehr durfte er es als sicher ansehen, auch der intellectuelle Leiter der kommenden Schlachten zu werden.

Die Reise des Geschwaders ging bis auf kurze Entfernung von Sicilien ohne bemerkenswerthe Ereignisse von statten. Du Quesne führte die Vorhut, Vivonne das Centrum und Preuilly die Nachhut.

Am 11. Februar früh Morgens verkündete eine dunkle Rauchsäule, die dem Krater des Stromboli entquoll, die Nähe von Messina; gleichzeitig tauchten aber auch aus dem Morgennebel Segel am Horizonte auf. Die auslugenden Posten auf den Mastspitzen entdeckten zuerst drei, doch sehr bald mehrte sich die Zahl und zeigte sich in bedrohlicher Macht Es war die spanische Blockadeflotte — 29 große Schiffe und 4 Galeeren — die vor dem Winde und mit vollen Segeln auf die Franzosen herunterkam und gegen 10 Uhr Morgens sich in Kanonenschußweite befand. Wohl würde in weniger muthigen Herzen bange Sorge vor dem Ausgange eines so ungleichen Kampfes aufgestiegen sein. Es standen fast einer gegen fünf, denn Preuilly mit der Nachhut musste in Lee bleiben, um das wehrlose Convoy möglichst zu schützen, und so blieben nur 5 Schiffe, 1 Fregatte und zwei Brander, um den 33 Schiffen der Spanier entgegenzutreten. — Doch der tapfere Vivonne kannte keine Furcht und er wusste, daß sie in Du Quesne's Brust ebenso wenig Raum fand. Seine winzige Schaar hatte prompt die Schlachtlinie gebildet und erwartete kühnen Muthes den Feind. Dieser hatte seine Schiffe in Gruppen formirt, die französische Vorhut war ihm am nächsten und auf sie stürzten sich sämmtliche Spanier, um sie durch

ihre Uebermacht zu erdrücken. Doch Du Quesne hielt den furchtbaren Anprall mit kaltem Blute aus. Nach seiner Gewohnheit ließ er die Gegner bis auf Flintenschußweite herankommen, ohne einen Schuß zu thun. Diese hatten schon von weitem eine furchtbare Kanonade begonnen, aber sie waren schlechte Schützen und der dichte Pulverdampf verhinderte nach wenigen Minuten jedes sichere Zielen, während die Franzosen einen freien Ausblick behielten. Schon glaubten die übermüthigen Spanier die Schlacht gewonnen und die Franzosen in voller Flucht, da sahen sie plötzlich, wie die drei Schiffe Du Quesne's auf kaum 100 Schritt quer hinter ihrer ersten Gruppe, welche ihr Admiral führte, erschienen. Zu gleicher Zeit entluden sich unter krachendem Donner ihre Breitseiten und spieen Tod und Verderben in die Reihen der Gegner. Du Quesne hatte einmal wieder eins seiner Manöver ausgeführt, wie damals bei seiner Ankunft aus Schweden in Dieppe, unerwartet, kühn, glänzend und von vollständigem Gelingen gekrönt, weil vorzüglich geschulte Offiziere und Mannschaften seine genialen Ideen eben so schnell und präcise auszuführen wussten, wie sie gefasst und durch das Kommando vermittelt wurden.

Die Briese wehte frisch aus Osten; er lag in eng geschlossener Linie mit seinen Schiffen am Winde mit dem Kopfe nach Stromboli zu. Die Spanier kamen mit halbem Winde von Steuerbord*) schräg von hinten auf und ihre Gruppen folgten sich in kurzen Abständen. Offenbar war es ihre Absicht, mit einem Theile ihrer Flotte an seine Backbordseite**) zu gehen und ihn dann zwischen zwei Feuer zu

*) Rechte Seite des Schiffes, wenn man auf ihm stehend nach vorn blickt.
**) Linke Seite im gleichen Sinne genommen.

nehmen, doch wurde sie durch Du Quesne's Scharfblick vereitelt und der so voreilig von den Spaniern entwickelte Pulverdampf, der ihnen jede Fernsicht nahm, unterstützte seinen Plan auf das glücklichste. Als die erste Gruppe kaum noch eine halbe Kanonenschußweite entfernt war, ließ er plötzlich die Segel gegen den Wind stellen, wodurch er die Fahrt seiner Schiffe hemmte, ohne daß dies Manöver von den Feinden bemerkt wurde. Anstatt daß nun aber der spanische Admiral, wie er mit seinem Kurse berechnet, hinter die französische Vorhut und an ihre linke Seite gelangte, schoß er vor ihr vorüber, während Du Quesne dann in seiner eisernen Ruhe den geeigneten Augenblick ersah, um die Segel wieder vollzubrassen, durch eine Wendung nach Backbord ganz nahe hinter dem Spiegel seiner Gegner vorbeizugehen und sie mit vollen Breitseiten zu enfiliren. Die Wirkung war eine furchtbare; eins der spanischen Schiffe wurde dadurch sofort gefechtsunfähig und wie die übrigen gelitten haben mussten, ging daraus hervor, daß ihr Feuer augenblicklich verstummte und erst nach geraumer Zeit wieder aufgenommen wurde. Doch Du Quesne's Manöver war noch nicht beendet. Unmittelbar nach dem Abfeuern seiner Steuerbord-Breitseiten luvte er mit seiner Division nach rechts wieder ganz nahe an den Wind und kam dadurch quer vor die zweite feindliche Gruppe, die er mit nicht weniger Erfolg jetzt von vorn der Länge nach bestrich und durch seine wohlgezielten glatten Lagen so arg zurichtete, daß sie schleunigst vor dem Winde abhielt, um sich einem so furchtbaren Gegner zu entziehen. Dadurch erhielt Du Quesne etwas Luft; zugleich hatte er den Vortheil gewonnen, windwärts von den beiden ersten Gruppen gelangt zu sein und vorläufig nicht von ihnen

gedrängt zu werden, doch noch sechs andere feindliche Divisionen kamen luvwärts angestürmt. Sie waren bessere Segler als die Franzosen und liefen schnell auf. Bald waren sie in Schußweite und überschütteten jene mit einem Eisenhagel. Zwar verstanden ihre Kanoniere nicht gut zu schießen, aber trotzdem zerfetzte die Masse der Geschosse die Segel und Takelage. Namentlich war das Flaggschiff Du Quesne's, der St. Esprit, das Ziel des gemeinsamen Angriffs. Hunderte von Kugeln schlugen in seinen Rumpf, gar manche noch unter dem Wasser. Doch grade in dieser schwierigen Lage bewährte sich die kluge Voraussicht des Admirals, mit der er die umfassendsten Vorbereitungen zum Kampfe getroffen und seine Schiffe in jeder Beziehung schlagfertig gemacht hatte. In bester Ordnung lagen an den zugänglichsten Stellen Stengen, Raaen, Segel und Tauwerk bereit, um als Ersatz zu dienen. Mit größter Schnelligkeit wurden von den gewandten Matrosen und Zimmerleuten die zerschossenen Taue und Spieren ausgebessert oder erneut und die gefährlichen Schußlöcher unter der Wasserlinie mit sorgsam zubereiteten Holzpfropfen verstopft, so daß die Franzosen zum Erstaunen und Schrecken der Spanier immer manövrirfähig blieben, während diese selbst unter den wohlgezielten Schüssen ihrer Gegner stark litten und ein Schiff nach dem andern aus der Linie fallen musste, um die schweren Schäden zu repariren.

Vivonne machte alle Anstrengungen, um dem gefährdeten Kameraden zu Hülfe zu kommen und fuhr unter Preß von Segeln. Bald war er auch so nahe, um kräftig in das Gefecht einzugreifen, aber die entgegenstehende Uebermacht schien einen Sieg auszuschließen. Vielleicht wäre es gelungen, die bestsegelnden Spanier zu lähmen und dann den andern gegen-

über eine günstigere Position zu gewinnen, doch hinderte die Nähe der Inseln die Franzosen, ihren Kurs beizubehalten und sie mussten wenden, um nicht auf den Grund zu laufen. Dadurch wurde Du Quesne's Division die Nachhut, aber auch die Spanier gingen über Stag,*) warfen sich wiederum mit erneuter Wuth auf ihn und er hatte abermals ihr gesammtes Feuer auszuhalten. Seine Schiffe waren arg mitgenommen, doch keines derselben wurde gefechtsunfähig. Immer wieder blitzt es in ihren Kanonenpforten auf und die von ihnen entsandten Geschosse trafen mit tödtlicher Sicherheit. Bald sollten die Spanier ihre Wirkung noch in verstärktem Maße empfinden. Preuilly d'Humières hatte in ängstlicher Spannung den Gang des Kampfes verfolgt. Wohl sah er mit stolzer Freude, wie löwenmuthig seine Waffenbrüder sich schlugen aber zugleich drängte sich ihm auch die Ueberzeugung auf, daß sie unterliegen mussten, wenn nicht Hülfe kam. So lange Vivonne und Du Quesne nordwärts lagen, konnte er, der sich weit zurück in Lee befand nichts thun, aber nun als sie gewendet hatten und das Schlachtgewoge sich ihm näherte, hielt es ihn nicht länger. Er gab dem Convoy den Befehl allein weiter nach Messina zu steuern und that sein Möglichstes, um sich mit dem Admiral zu vereinigen.

Bald hat er seinen Platz in der Schlachtlinie eingenommen und ein den Kanonendonner übertönendes „Vive le roi!" aus Tausenden von Kehlen begrüßt seine ersehnte Ankunft. Drei mächtige spanische Gallionen werfen sich auf ihn, doch sie werden von so furchtbarem Feuer empfangen, daß sie sofort abhalten. Der Fockmast der größten ist abgeschossen, er stürzt mit lautem Krachen über Bord, das Schiff ist wehrlos; aber die Fran-

*) wendeten.

zosen können es nicht nehmen. Nur mit äußerster Kraft vermögen sie sich selbst der immer näher auf sie eindringenden Feinde zu erwehren und keins ihrer Schiffe darf die enggeschlossene Schlachtordnung verlassen, um nicht sofort von der Uebermacht überwältigt zu werden. Und dennoch löst sich ein kleines Fahrzeug aus der Linie, um unbekümmert um die es umsausenden Geschosse auf den nach Lee getriebenen und außer Gefecht gesetzten Spanier seinen Weg zu richten. Du Quesne, an dessen Seite es bis jetzt gesegelt, ohne Antheil am Gefecht zu nehmen, hat es entsandt, denn jetzt ist seine Zeit gekommen. Bleicher Schrecken malt sich auf den Gesichtern, als man auf der Gallione das winzige Schiffchen erblickt. Was zittert der Riese Goliath vor dem Zwerg David? Das kleine Fahrzeug hat keine Kanonen und seine ganze Besatzung besteht nur aus 10 Mann und dennoch richteten sich Hunderte von Geschütz- und Musketenröhren auf dasselbe, um sein Nahen zu verhindern. Aber umsonst pflügen die Kugeln das Wasser an seinen Seiten auf, umsonst durchlöchern sie seine Segel wie ein Sieb und reißen Splitter aus seinen Masten und Raaen, — unentwegt, in todesverachtender Kühnheit steuert es seinen Kurs und naht wie ein unabwendbares Verhängniß dem von ihm ausersehenen Opfer. Jetzt legt es sich ihm längseit, in seinem Rumpfe öffnen sich Pforten und unsichtbare Kräfte schleudern aus ihnen Enterhaken. Ihre eisernen Klauen klammern sich an die Bordwände des verfehmten Schiffes und dasselbe ist nun unrettbar verloren. Der unheimliche Angreifer ist ein Brander, eins jener furchtbaren Kriegs-Instrumente, welche bis zur Erfindung der Dampfmaschinen in den Seeschlachten eine so große Rolle spielten und oft von so schrecklich entscheidender Wirkung waren.

Eine dichte Rauchsäule quillt unheilverkündend aus seinem Rumpfe und wirbelt ihre schwarzen Ringe zum blauen Himmel empor. Vergebens versuchen die dem Tode geweihten Spanier, das gespenstische Wesen zu entfernen und sich aus seiner eisernen Umarmung zu lösen. Erstickender Schwefeldampf treibt sie von dannen und auf das Verdeck zurück. Diesen Augenblick benutzen die kühnen Brandermannschaften, um ihr brennendes Fahrzeug zu verlassen. Aus einer Heckpforte schlüpfen sie in das kleine hinterherschleppende Boot und wenige Ruderschläge bringen sie aus dem Bereich der Gefahr. Triumphirend blicken sie hinter sich; ihr Vernichtungswerk beginnt sich zu vollenden und sie selbst haben nichts weiter zu fürchten. Niemand denkt mehr daran auf sie zu schießen, Jeder sucht sich nur selbst zu retten, denn schon züngeln blaue Flammen überall aus dem Brander hervor und die Flammen werden nach wenigen Augenblicken zur Lohe. Wie feurige Schlangen winden sie sich an dem Tauwerk und dem ausgedörrten mit Pech getränkten Holze empor und ihr glühender Hauch zündet blitzschnell, wo er berührt. Ueberall findet das Feuer reiche Nahrung, bald gleicht das Schiff nur noch einem brennenden Berge, der über die dunkelblauen Fluthen dahinschwebt. Es knistert in ihm wie Pelotonfeuer; die glühend werdenden Geschütze entladen sich von selbst und feuern den Todessalut, dessen Pausen die Angstschreie der erstickenden und verbrennenden Mannschaften schauerlich ausfüllen, — dann ertönt ein furchtbares Krachen, eine gewaltige Feuergarbe schießt in die Höhe, brausend und zischend ergießen sich die Wogen auf die Stelle, wo vor wenigen Minuten noch ein stolzes Schiff schwamm — und Alles ist vorbei.

Einen Augenblick schweigt der Donner der Geschütze bei

Freund und Feind; wiederum schallt aus tausend Kehlen das „Vive le roi!“ während die Spanier der Schrecken gebannt hält, dann aber stürzen sie mit erneuter Wuth auf ihre Feinde und die Schlacht nimmt um so blutiger ihren Fortgang.

Die Franzosen verrichten Wunder der Tapferkeit, noch immer halten sie sich in geschlossener Linie, doch in ihren Batterien mäht der Tod in grausamer Weise. Schon können viele Geschütze nicht mehr bedient werden, zerschossene Masten und Stengen drohen jeden Augenblick zu stürzen und die Schiffe kampfunfähig zu machen. Du Quesne blickt mit finsterer Sorge in die nächste Zukunft, erst zwei der Gegner sind vernichtet oder außer Gefecht gesetzt, aber noch stehen 31 gegen 9. Das Mißverhältniß ist zu groß und selbst die glänzendste Tapferkeit droht zu unterliegen. Da zuckt ein Freudenstrahl über seine Züge; in der größten Noth naht Hülfe. Von Osten her erscheinen 6 Segel, der Admiral hat sie erblickt und sein scharfes Auge die französische Flagge unterschieden. Es ist Valbelle mit seinem Geschwader, der mit Leesegeln und vor dem Winde dem Kampfplatze zueilt. Schon mehrere Tage hat er auf Vivonnes Flotte ungeduldig gewartet; heute benutzt er den günstigen Wind und die Abwesenheit der blockirenden Spanier, um Messina zu verlassen und jene draußen aufzusuchen. Welch' glücklicher Gedanke, grade heute auszulaufen! Nie kam Hülfe mehr zur rechten Zeit und alsbald erhält der Kampf eine andere Gestalt. Die Spanier werden jetzt zwischen zwei Feuer genommen, Valbelle fasst sie luvwärts, Vivonne aus Lee. Statt mit 9 Schiffen kämpfen die Franzosen jetzt mit 15, zwar immer noch nicht die Hälfte des Feindes, aber Kühnheit und Nothwendigkeit verdoppeln ihre Kraft und Zahl. Alle Ermattung,

alle Besorgniß ist geschwunden, die sichere Hoffnung auf Sieg beseelt jetzt jede Brust der tapfern Streiter. Valbelles Geschwaderchef, der tapfere Lhery, der zuerst die Landspitze des Feuerthurms geklart und freies Wasser gewonnen hat, wirft sich auf die Galeeren und mit solcher Wucht, daß diese in panischem Schrecken die Flucht ergreifen. Dann eilt er auf den spanischen Admiral zu, sendet ihm aus nächster Nähe Lage über Lage und zwingt ihn ebenfalls zur Flucht mit vollen Segeln. Inzwischen ist auch Valbelle herangekommen, die Franzosen gehen von der Vertheidigung zum Angriffe über und bringen die Spanier überall in Verwirrung. Sie können sich nicht wieder rangiren und folgen ihrem fliehenden Admirale, gejagt von Vivonnes Flotte. Eins ihrer Schiffe sinkt, ein zweites „Madonna del Popolo" von 40 Kanonen ist so zerschossen, daß es nicht mit kann und zurück bleibt. Du Quesne entert es mit bewaffneten Booten seiner Division und nimmt es, doch die übrigen sind den Franzosen im Segeln überlegen und entkommen. Mit Sonnenuntergang sind sie am Horizonte verschwunden und Vivonne hat einen glänzenden Sieg gewonnen. Zweihundert Todte sind der Preis, doch hat seine Flotte kein Schiff eingebüßt, während die Spanier vier verloren haben.

Das Convoy kam glücklich nach Messina hinein und wurde dort mit größter Freude begrüßt, da Hungersnoth vor der Thür stand. Vivonne hatte eine wenn auch nicht gefährliche Wunde durch einen Splitter davon getragen, Du Quesne war unverwundet geblieben. Der Marschall musste sich sagen, daß er den Erfolg des Tages lediglich der Festigkeit und dem vollendeten Manövriren Du Quesnes zu danken habe und war großherzig genug, dies offen und neidlos anzuerkennen.

„Er hat Wunder der Tapferkeit verrichtet“ sagte er von ihm in seinem offiziellen Berichte an den König. Dieser setzte Du Quesne zur Belohnung eine Pension von 3000 Livres (nach jetzigem Gelde ungefähr 6000 Francs) aus und sandte seinem Sohne Henri das Patent als Kapitän zur See. Doch die still gehegte Hoffnung, endlich zum Vice-Admiral befördert zu werden, sah Du Quesne wiederum vereitelt. Trotz der ungemein großen Verdienste des genialen Mannes konnte Ludwig XIV. sich nicht überwinden, ihn mit einer so hohen Stellung zu bekleiden, weil er Protestant war.

Einer der größten Fehler des Königs war sein Haß gegen die Hugenotten, und dieser Haß wurde von Jahr zu Jahr intensiver, bis er zu dem berüchtigten Widerruf des Edikts von Nantes, zu den Dragonaden und allen jenen Grausamkeiten gegen Nichtkatholiken führte, welche Hunderttausende der besten Bürger Frankreichs aus ihrem Vaterlande trieben und Ludwig's Andenken mit Fluch beluden.

Jener Haß gründete sich weniger auf die Abneigung gegen die protestantische Religionsform selbst, als auf den Verdacht, daß die Hugenotten stets Gelegenheit suchten, einen Staat im Staate zu bilden und sie vom königlichen Absolutismus, der sich in Ludwig in crassester Form verkörperte, Concessionen forderten, die seiner Ansicht nach nicht nur halb sondern fast ganz republikanisch waren.

Trotzdem war er nicht der Mann, wenigstens nicht bis zu jener Zeit, von der hier die Rede ist, um die Dienste braver und tüchtiger Krieger ganz zurückzuweisen, nur weil diese sich zum protestantischen Glauben bekannten. Im Gegentheil suchte er sie zu fesseln, durch Gnadenbezeugungen zu gewinnen, und beförderte sie zu so hohen Stellungen, als er

ohne Schädigung seiner persönlichen Principien thun zu dürfen glaubte.

Befanden sich Männer unter ihnen, deren hervorragende Eigenschaften und Talente er besonders zu schätzen Ursache hatte, so sparte er weder die großartigsten Versprechungen noch selbst Bitten, um sie zu einem Glaubenswechsel zu veranlassen und wurde seinem gegebenen Worte nicht untreu, wenn es ihm gelungen war, sie, wenn auch meistens wohl nur äußerlich wieder in den Schoß der katholischen Kirche zurückzuführen. So z. B. stand der Marschall Turenne, nachdem er seinen protestantischen Glauben abgeschworen fortan in Ludwigs Gunst ohne Rival da. Er hatte ihm sämmtliche Marschälle, ja selbst Prinzen von Geblüt untergeordnet und als Turenne bei Sulzbach fiel, ehrte er ihn noch im Tode dadurch, daß er ihn in St. Denis zwischen den Gliedern der königlichen Familie beisetzen ließ. Ebenso zeigte er Du Quesne zu den verschiedensten Malen die Würde eines Vice-Admirals und Marschalls von Frankreich in der Ferne als Preis seines erhofften Uebertritts zum Katholicismus, doch alle solche Verlockungen verfehlten ihren Zweck. Der Ehrgeiz vermochte nicht die Glaubenstreue des braven Seemannes ins Wanken zu bringen. Bis an sein Lebensende widerstand er mannhaft allen Verlockungen und wies jeden Gedanken an einen Religionswechsel weit von sich.

Andererseits glaubte er aber durch seine Dienstleistungen endlich doch sich eine Beförderung erringen zu können und so oft er auch enttäuscht wurde, verließ ihn diese Hoffnung nicht. Er that stets von neuem seine Schuldigkeit, hielt unwandelbar seine dem Könige geschworene Treue und kämpfte auch fernerhin mit derselben Hingabe und Tapferkeit wie bisher.

Dafür lieferte er schon kurze Zeit später einen glänzenden Beweis bei dem Angriffe auf Agosta (17. August), welches Vivonne auf sein Anrathen eroberte, um südlich von Messina einen Zufluchtshafen für die Flotte zu haben. Seine aus 6 Schiffen bestehende Division befand sich zwei Forts von zusammen 50 Geschützen sowie drei Galeeren gegenüber, aber er schoß sich mit solcher Energie und griff sie mit seinen Booten aus nächster Nähe so scharf an, daß die Galeeren in den Grund gebohrt wurden und sich beide Forts ihm ergaben.

Vivonne wurde zum Vicekönig von Sicilien und zum Oberbefehlshaber der Landtruppen ernannt. Diese neue Stellung nöthigte ihn, am Lande zu bleiben, so daß Du Quesne thatsächlich jetzt die Flotte kommandirte.

Vivonne kam jedoch sehr bald zu der Einsicht, daß die Expedition mit ungenügenden Kräften unternommen war und er sich auf die Dauer gegen die Spanier nicht werde halten können. Er forderte deshalb dringend Verstärkungen sowohl für Heer als Flotte, erhielt aber statt der gewünschten 6000 Mann nur die Hälfte, welche Du Quesne von Toulon nach Messina überführte, während drei Schiffe von 72 und zwei von 44 Kanonen unter Geschwaderchef Almeras zur Flotte stießen.

Inzwischen war die sichere Nachricht nach Frankreich gelangt, daß die Generalstaaten von Holland mit Spanien einen Vertrag zur Bekämpfung des gemeinsamen Feindes im Mittelmeere und zur Bezwingung des gegen die spanische Herrschaft revoltirten Messina geschlossen hatten. Danach verpflichtete sich Holland eine Flotte nach Sicilien zu senden, zu deren Ausrüstung und Unterhaltung Spanien eine gewisse Quote beizutragen und mit der es seine eigenen Seestreitkräfte ver-

einigen zu wollen versprach. Auf ausdrücklichen Wunsch des spanischen Königs war der Admiral de Ruiter mit dem Befehl über die holländische Flotte betraut worden. Letztere bestand aus 18 größeren Kriegsschiffen von 40–60 Geschützen, 6 kleinen Schnauen zu je 8 Geschützen von geringem Kaliber, 4 Brandern und 2 Transportschiffen mit zusammen 4800 Mann Besatzung. Vice-Admiral de Haan und Contre-Admiral Verschoor waren de Ruiter als Unterbefehlshaber beigegeben.

Diese Nachricht war dazu angethan, in Frankreich große Bestürzung zu erregen. Wenn man sich auch sagte, den vereinigten Flotten eine mindestens eben so große wenn nicht überlegenere Zahl von Schiffen entgegenstellen zu können, so fürchtete man desto mehr den Mann, der zu ihrer Führung ausersehen war. Der hohe Klang seines Namens erfüllte alle Länder, bei Freund und Feind wurde er als der erste Seeheld des Jahrhunderts gefeiert und bewundert. In 15 Seeschlachten hatte er den Oberbefehl geführt und selbst in den Fällen, wo er die Feinde nicht siegreich geschlagen, war es ihm durch seine meisterhafte Taktik und seemännische Ueberlegenheit gelungen, Jenen alle Vortheile des Sieges zu entreißen und für sich auszubeuten, so daß seine Rückzüge fast noch ruhmvoller waren, als seine gewonnenen Schlachten. Es war deshalb natürlich, daß eine solche Vergangenheit einen Nimbus um den Namen de Ruiter webte, der jeden Feind mit Besorgniß erfüllen musste.

Namentlich wurde Colbert dadurch in große Unruhe versetzt. Sein ganzes Streben war dahin gegangen, die französische Marine zu heben und sie mit Aufbietung aller Kräfte auf eine Stufe zu bringen, die sie der Seemacht der Nachbar-

reiche ebenbürtig machen sollte. Wenn dieses Ziel auch noch nicht ganz erreicht war, so stand es doch in naher Aussicht, war aber gänzlich durch die neue kriegerische Combination in Frage gestellt. Wurde die französische Flotte besiegt und was in solchem Falle wahrscheinlich, vernichtet, so war ihre weitere Entwickelung nicht nur auf Jahrzehnte hinaus gehemmt und damit Colbert's schönster Traum zerstört, sondern die ganze auswärtige Politik Frankreichs erhielt dadurch eine andere Wendung. Die Herrschaft im Mittelmeere, welche der König anstrebte war damit verloren, der Seehandel Frankreichs erhielt einen tödtlichen Schlag und die Kolonien fielen unbedingt in Feindeshand.

Derartige Gedanken konnten deshalb wohl mit Recht dem großen Staatsmanne quälende Zweifel bereiten, obwohl es sonst nicht seine Art war, sich den klaren Blick durch schwierige Verhältnisse trüben zu lassen. Wen sollte er dem großen Manne entgegenstellen, der fast nur zu siegen gewohnt war, wo er erschien? Du Quesne? Er war der älteste und erfahrenste Seeoffizier Frankreichs, der seit seiner frühesten Jugend sich überall ausgezeichnet, wohin man ihn gestellt, der erst kürzlich wieder bei Stromboli und Agosta glänzend bewiesen hatte, was er werth war. Colbert selbst besaß eine sehr hohe Meinung von Du Quesne's Fähigkeiten, er schätzte und stützte ihn stets mit Einsatz seines ganzen Einflusses gegen alle Anfeindungen, Intriguen und Verläumdungen und dennoch — gegen De Ruiter vermochte er ihn nicht in die Wagschale zu werfen. Aber wen sollte er statt seiner wählen? Vivonne? Von ihm konnte keine Rede sein, er war kein Seemann, verstand nicht im entferntesten selbständig eine Flotte zu führen und die Erinnerung an des Nichtseemannes d'Esstrées

Fiasko in der Nordsee und im Kanal war noch zu frisch und beschämend. Auch musste der Vicekönig am Lande bleiben, um die Truppen zu führen. Alle übrigen Seeoffiziere aber, soviel tüchtige sich unter ihnen befanden, standen weit hinter Du Quesne zurück. Und wenn dieser jetzt abberufen wurde, so war er entehrt für alle Zeiten — womit hatte er das verdient?

Alle diese widerstreitenden Fragen erfüllten Colbert mit Sorge und Unruhe. Vergebens suchte er zu einem Entschlusse zu kommen, aber diesmal gelang es dem sonst so entschiedenen Manne nicht. Er beabsichtigte dem Könige seine Zweifel mitzutheilen und diesen zu einem Machtspruche zu veranlassen.

Er schrieb deshalb an seinen in der Nähe des Königs weilenden Sohn und späteren Nachfolger im Amte den Marquis von Seignelay mit dem Ersuchen Ludwig XIV. den Inhalt des Briefes mitzutheilen. Seignelay befand sich bereits in einer sehr hohen Stellung, widmete sich mit Vorliebe den Marine-Angelegenheiten und genoß großes Ansehen. Unter anderem hieß es in dem Schreiben: „Wenn der Herzog von Vivonne genöthigt ist, zur Führung der Armee am Lande zu bleiben, dann wird Du Quesne Oberbefehlshaber der Flotte und das ist es, was mich mit so großer Sorge erfüllt. So viel ich auch in meinem Geiste suche, kann ich keine Vergleichung zwischen De Ruiter und ihm finden und nach meiner Ansicht kann sich Du Quesne weder an Befähigung noch an Herz mit Jenem messen.“

Dieser Brief wurde früh Morgens um 5 Uhr geschrieben und die Zeit deutet an, daß eine schlaflose Nacht quälender Zweifel seiner Abfassung vorhergegangen war, wenn er auf der andern Seite auch beweist, daß Colbert von dem so oft

auftretenden Fehler seiner Landsleute frei war, den Gegner zu unterschätzen.

Seignelay scheint jedoch die Besorgnisse seines Vaters nicht getheilt und dem Könige nichts gesagt zu haben, denn Du Quesne blieb stillschweigend auf seinem Posten. Der Marquis interessirte sich in so hohem Grade für die Marine, daß er stets über alles genau informirt sein wollte, was auf der Flotte vorging und sich auch nicht scheute, mit untergebenen Offizieren eine geheime Korrespondenz zu unterhalten, in der diesen die Erlaubniß gegeben war, über das Thun und Lassen ihrer Vorgesetzten zu berichten und zu urtheilen. So verwerflich ein solches System und so angethan es ist, den Corpsgeist zu lockern, die Disciplin zu untergraben und die militärischen Grundlagen des Dienstes zu erschüttern, so kam es Du Quesne diesmal zu Gute. Kapitän Tourville, der später berühmt gewordene wenn auch bei La Hogue unglückliche Admiral gehörte ebenfalls zu des Marquis Korrespondenten. Er schrieb ihm aber unter dem 2. September 1675: „Ich glaube, daß die Sache des Königs nur gewinnen könnte, wenn Du Quesne uns gegen den Feind führte. Bei ihm vereint sich mit der Energie des Wollens die nöthige Kraft und das Geschick“.

Damit sprach Tourville nur die allgemeine Ansicht seiner urtheilsfähigen Kameraden aus und dies bewog wohl Seignelay hauptsächlich, den Brief seines Vaters dem Könige nicht mitzutheilen.

De Ruiter war am 16. August von Holland gesegelt, aber bei seiner Ankunft in Spanien fand er die Sachen nicht so vorgeschritten, wie er hoffte. Unter allerlei Vorwänden wurde er Monate lang hingehalten, ehe man die zugesagten

Schiffe stellte und erst gegen Ende des Jahres machte man 9 Galeeren disponibel, mit denen er dann ostwärts segelte.

In dem noch immer von den Spaniern eingeschlossenen Messina war inzwischen wieder Lebensmittelnoth eingetreten und Vivonne schickte deshalb Du Quesne mit dem größten Theile der Flotte nach Toulon, um Korn zu holen, während er nur 10 Schiffe unter Almeras zurückbehielt. Er hoffte, daß jener vor Ankunft der alliirten Flotten zurück sein werde, aber wieder war es Mangel an Geld in den Staatskassen, der Du Quesne Monate lang in Frankreich fest hielt. Auf eine Ende November an ihn gesandte dringende Depesche Vivonne's, schleunigst zu kommen weil de Ruiter im Ansegeln sei, vermochte er weiter nichts zu erwidern, als daß er sein möglichstes thun wolle und den Vicekönig bitte, seine 10 Schiffe mit den Brandern fertig zu halten, um in dem Momente, wo seine Flotte vor Messina in Sicht käme, zu ihm zu stoßen. Um dieselbe Zeit brachte er durch ein englisches Schiff in Erfahrung, daß de Ruiter mit 25 Segeln bei Iviza kreuzend gesehen sei, ohne daß man jedoch wusste wohin er zu gehen beabsichtigte. Aller Wahrscheinlichkeit nach konnte nur Sicilien sein Reiseziel sein, um dort die Vereinigung Du Quesne's mit Almeras zu verhindern und Beide einzeln zu bekämpfen.

Es handelte sich also darum, demgemäß einen Operationsplan für die französische Flotte zu entwerfen und Colbert beauftragte Du Quesne einen solchen dem Könige einzureichen. Der Admiral kam dem Befehle nach, versammelte den Kriegsrath und es wurde einstimmig beschlossen den Weg nach Messina durch die nördliche Passage und nicht von Süden durch die Meerenge zu wählen, weil dort die

große Wassertiefe ein Ankern der feindlichen Flotte verbiete und weil derselbe Wind, der letztere den Franzosen entgegenbrachte, auch für Almeras günstig war, sich mit ihnen zu vereinigen.

Der König billigte den Plan in allen seinen Theilen und zeigte diesmal Du Quesne auch so großes Vertrauen, daß er ihm die Ausführung seiner Ideen ganz selbständig überließ, ohne ihn im geringsten einzuschränken.

Seine Flotte zählte 20 Schiffe und 6 Brander. Preuilly befehligte die Vorhut, Gabaret die Nachhut, während Du Quesne mit seinem Flaggschiff St. Esprit sich das Centrum reservirte, von dem aus er den besten Ueberblick über das Ganze hatte. Die französischen Schiffe waren durchschnittlich größer und stärker bewaffnet als die holländischen. Während das Flaggschiff de Ruiters als das größte seiner Flotte nur 60 Kanonen führte, hatte der St. Esprit 72 ebenso der Pompeux und der Sceptre sogar 84. Der Gesammtunterschied in der Geschützzahl war 168 zu Gunsten der Franzosen, 1180 gegen 1012, und wenn man auch die Besatzungsstärke von Du Quesne's Schiffen aus den Quellen nicht mehr genau feststellen kann, so lassen die überschüssigen 168 Kanonen auf ein Mehr von mindestens 800—1000 Mann schließen. Gelang es nun noch sich mit den 10 Schiffen von Almeras zu vereinigen, so glaubte sich Du Quesne der Zahl nach der alliirten Flotten mehr als gewachsen, denn wie wenig die Spanier zu fürchten waren, das hatten sie bei Stromboli zur Genüge und zu ihrer eigenen Unehre gezeigt.

Am 16. December 1675 war endlich alles so weit gediehen, daß die Flotte Toulon verlassen und ihren Kurs ostwärts richten konnte. Welche Gefühle mussten die Brust des

Mannes bewegen, der vor fast 50 Jahren unter der Aegide Richelieus seine ruhmvolle Laufbahn begonnen hatte, dessen ganzes Leben nur eine fortlaufende Kette von hervorragenden Diensten war, die er in Treue und Hingebung dem Vaterlande geleistet, sich jetzt endlich in seinem 64. Lebensjahre auf diesen hohen Posten gestellt zu sehen. Nach dem Urtheile ganz Frankreichs hätte ihm derselbe schon vor Jahrzehnten werden müssen, denn er war dazu der fähigste und würdigste, doch Neid, Verleumdung sowie Mißtrauen gegen den Calvinisten hatten seinen Weg stets gehemmt und zu einem sehr dornenvollen gemacht. Jetzt endlich, wo es sich für Frankreich um große Dinge, um die politische und militärische Herrschaft im Mittelmeere handelte, wo so außerordentlich viel auf dem Spiele stand, hatten alle jene niedrigen Gefühle der wenn auch widerwilligen Anerkennung weichen müssen, daß nur Du Quesne die Stelle des Flottenführers bekleiden könne und Ludwig hatte ihn dazu ernannt.

Wie stolz und befriedigt musste er sich fühlen in dem Gedanken, nicht nur der Oberbefehlshaber der mächtigsten Flotte zu sein, die Frankreich je in Dienst gestellt, sondern sie auch ungehindert nach seinen eigenen Plänen in die Schlacht zu führen, dort sein Genie seine vollendete Erfahrung frei entfalten, seinen sichern Blick seine Kaltblütigkeit und Geistesgegenwart im Donner der Geschütze zwischen Woge und Himmel voll zur Geltung zu bringen, vor allem aber sich mit dem größten Admirale des Jahrhunderts auf dem blutigen Felde der Ehre messen zu können!

Als er sein Rangabzeichen heißte und sich auf dem St. Esprit unter dem rollenden Salut der Kanonen an der Spitze des Großmastes die viereckige weiße Flagge im Winde

flatternd zeigte, da gab ein vieltausendstimmiges „Vive le roi“ unwillkürlich der allgemeinen Freude Ausdruck, welche die Besatzungen vom Geschwaderchef bis zum letzten Schiffsjungen herab empfanden, den Mann an ihrer Spitze zu sehen, den sie trotz seinen herben Außenseite doch liebten und verehrten und von dem sie wussten, daß er von Allen der Befähigtste sei, um sie zu Sieg und Ruhm zu führen. Für diese allgemeine Freude und Zuversicht hatte schon vorher der Umstand gezeugt, daß trotz der erschöpften Kassen und der mangelhaften Soldzahlung die Matrosen sich zu den Schiffen drängten; denn jeder von ihnen strebte ehrgeizig danach, später sagen zu können „Ich habe unter Du Quesne gegen de Ruiter gefochten“. Hatte dieser doch selbst ihres Admirals Tüchtigkeit offen anerkannt.

Als ihm ein englisches Schiff bei Sardinien begegnete, und der Kapitän ihn nach dem Ziele seiner Reise gefragt, da hatte er ihm geantwortet. „Ich erwarte den tapferen Du Quesne.“ Ein solches Lob aus eines solchen Feindes Munde, das hatte hohen Werth und wie ein Lauffeuer fand es auf der französischen Flotte Verbreitung und Widerhall. De Ruiter war inzwischen am 10. Dezember von Cagliari abgegangen und am 20. d. M. in Melazzo nahe bei Messina eingetroffen. Er drängte den Marquis von Villafranca, spanischen Vicekönig von Sicilien, die ihm versprochene Verstärkung unter Admiral Fürst Montesarchio aus Palermo schleunigst kommen zu lassen, aber wiederum vergebens. Nach Montesarchios Angaben fehlte es an Tauwerk und Segeln für die Schiffe. Außer den bereits erwähnten 9 Galeeren erhielt Ruiter nur ein Schiff von 50 Kanonen und 300 Mann Besatzung die „Nostra Senora del Rosario,“ so daß er trotz

spanischer Hülfe immer noch bedeutend schwächer war, als Du Quesne, da die Galeeren im Kampfe mit großen hochbordigen Schiffen in freiem Wasser wenig Werth hatten.

Er wartete noch bis zum Schlusse des Jahres; nachdem sich dann der durch stürmisches Wetter früher von ihm getrennte Viceadmiral De Haan mit ihm wieder vereinigt hatte, ging er in See. Am 5. Januar 1676 kreuzte er vor dem Feuerthurm von Messina, als er durch den Vicekönig die Nachricht erhielt, daß die französische Flotte im Ansegeln und von den Liparischen Inseln in Sicht sei.

Sofort ging De Ruiter nordwärts, um den Feind zu rekognosciren und sandte am folgenden Tage Offiziere auf die Spitzen der sehr hohen Berge der Insel Salina, um die Zahl der Schiffe und ihren Kurs festzustellen. Es wurden 30 Segel inklusive der Brander und Avisos gezählt, die ihre Richtung auf die nördliche Passage nahmen. Während der Nacht segelte de Ruiter bis in die Nähe der Insel Stromboli, um seinem Gegner den Weg zu verlegen, und am 7. Januar Morgens kamen beide Flotten einander in Sicht.

Die Stunde der Entscheidung schien gekommen. Die beiden großen Männer, welche sich gegenübertraten um in gewaltigem Kampfe mit einander zu ringen, brannten vor Verlangen, sich so bald wie möglich nahe zu kommen, doch der schwache Südsüdostwind trat hindernd dazwischen. Erst Nachmittags wäre es möglich gewesen sich zu schlagen. Das wollte aber De Ruiter nicht und hielt sich deshalb außer Schußweite da er den Vortheil des Windes hatte, um am andern Morgen das blutige Schauspiel zu beginnen und es dann zu Ende zu führen. Um über die Bewegungen Du Quesne's während der Nacht stets unterrichtet zu sein, postirte

er eins seiner kleinen Fahrzeuge auf halbem Wege zwischen sich und der französischen Flotte, das durch Signalschüsse deren Kursänderungen anzeigen sollte. Es erhob sich jedoch in den ersten Nachtstunden ein so heftiger Wind aus Westsüdwest, daß der Aviso seine Stellung aufgeben und auch alle 9 Galeeren unter den Liparischen Inseln Schutz suchen mussten, da sie nicht länger See halten konnten.

Du Quesne war ebenso ängstlich besorgt, sich die Gelegenheit zum Kampfe nicht entgehen zu lassen, wie De Ruiter selbst und als am 8. der junge Tag anbrach, da waren Beide einander nahe genug, um nach kurzer Zeit die Schlacht beginnen zu können. Ihre erste Aufgabe war, die in der Dunkelheit gelockerte Schlachtordnung wieder herzustellen. Das Manöver vollzog sich von beiden Seiten mit gleichem Geschick, war fast in derselben Zeit beendet und gab Zeugniß, daß die Offiziere in der Handhabung ihrer Schiffe ebenbürtig waren. Die damalige Schlachtordnung der Flotten bildete fast ausnahmslos die sogenannte Kiellinie, d. h. die Schiffe lagen in Linie hinter einander rangirt, und sie ergab sich aus den Verhältnissen. Die Stärke der seit Anfang des Jahrhunderts eingeführten hochbordigen Kriegsschiffe lag im Gegensatze zu den Galeeren, welche ihre Geschütze nur auf dem Vordertheile trugen und deshalb einzeln oder in Querlinie postirt kämpfen mussten, in ihrer Breitseite, sowohl wegen der sich dort vereinigenden Geschützzahl, als auch weil feindliche Geschosse, welche das Schiff quer trafen, am wenigsten Schaden anrichten konnten. Je besser und regelmäßiger die Kiellinie in der Schlacht aufrecht erhalten werden konnte, desto stärker machte sie die Flotte. Sie nahm dann dem Gegner die Gelegenheit sie quer zu durchbrechen, einzelne Schiffe oder Ge-

schwader abzuschneiden und diese mit ihren Breitseiten der Länge nach zu bestreichen, wobei eine einzige gut gezielte Lage so furchtbar wirken konnte, daß die in den Batterieen dichtgedrängten Mannschaften zu Hunderten niedergemäht und die Schiffe kampfunfähig gemacht wurden.

Dies Durchbrechen der feindlichen Linie als vornehmstes Ziel des Kampfes zu betrachten und es von vornherein mit allen Mitteln anzustreben, wodurch Nelson die Schlacht bei Trafalgar gewann, zog die damalige noch wenig ausgebildete Seetaktik selten in Betracht. Sie glaubte sich darauf beschränken zu müssen, die Linie möglichst eng zu halten und wieder zu schließen, wenn ein oder mehrere gefechtsunfähig gewordene Schiffe ausfielen und eine Lücke ließen, durch welche dann der Feind ohne große Gefahr für sich hätte dringen können. Natürlich gelang dies nicht immer; zerschossene Masten und Segel, Pulverdampf, mißverstandene Signale, das Streben, in Noth befindliche Kameraden zu unterstützen, lösten vielfach im Laufe der Schlacht die Linie auf und es entstand eine Reihe von vielfach ordnungslosen Gefechten zwischen einzelnen Schiffen oder Gruppen, bis auf eine oder die andere Weise eine Entscheidung herbeigeführt wurde oder die Nacht die Streitenden trennte. Bisweilen hatte die Schlachtordnung auch die Form eines mehr oder minder gekrümmten Halbmondes, um beim Angriff mit den Spitzen den Feind zu überflügeln.

Auf französischer wie holländischer Seite betrug die Entfernung der Schiffe in ihren Divisionen eine Kabellänge (etwa 230 m), während sie zwischen den letzteren selbst drei und vierfach so groß war, um sowohl jenen wie diesen den erforderlichen Raum zum Manövriren zu lassen, ohne Kolli=

sionen herbeizuführen. Beide Flotten lagen nur unter Marssegeln; die unteren und oberen Segel waren festgemacht, weil ihre Bedienung im Kampfe zu viel Kräfte in Anspruch genommen und die untern Segel auch die nothwendige freie Aussicht gehindert hätten. Die Briese war frisch und westlich stehen geblieben, so daß heute die Franzosen im Gegensatz zum vorigen Tage den Vortheil des Windes hatten.

Während beiderseits die Linien hergestellt werden, zeigt sich auf den Flaggschiffen der Oberbefehlshaber ein Signal, das von den übrigen Flaggoffizieren und den neben der Linie segelnden Avisos repetirt wird. Jedoch diesmal bedarf es keines längeren Suchens im Signalbuche, um den Sinn zu entziffern, Jedermann kennt es aus langer Erfahrung genau das „Klar zum Gefecht.“ Unmittelbar darauf flattern die Antwortwimpel der Schiffe an den Toppen — „Verstanden,“ — und als die Signale niedergehen, da ertönen die entsprechenden Kommandos. Es rasseln die Trommeln, es schmettern die Trompeten und die kampfesmuthigen Mannschaften eilen geführt von ihren Offizieren mit Blitzesschnelle auf die ihnen nach der Gefechtsrolle angewiesenen Posten. Die Kanonen werden von ihren Befestigungen gelöst, die Pulverjungen empfangen von den Konstablern in der Pulverkammer die Kartuschen, Kugelträger schleppen haufenweise die Geschosse der verschiedensten Art herbei, um sie in den Batterieen in dazu hergerichteten Tonnen zu lagern, damit sie im Gefechte nicht mangeln — Rundkugeln, Kartätschen und Stangen- oder Kettenkugeln, letztere hauptsächlich bestimmt, um Tauwerk und Masten zu durchschneiden.

Die Matrosen und Soldaten der Geschützbedienungen laden ihre Kanonen, andre spannen die Enternetze über Deck,

um den Feinden den Zugang zu wehren. Dann holen sie ihre Handwaffen und placiren sie in der Nähe, um fertig zum Entern zu sein, oder selbst Enterungen abzuschlagen — Piken, Halbpiken, Pistolen, Säbel, Hellebarden und Enterbeile, vorn mit breiter scharfer Schneide, um die Enternetze zu durchhauen, hinten mit langer starker Spitze, um in die glatte Bordwand geschlagen zu werden und als Tritt für die Füße der Aufklimmenden zu dienen Andre Soldaten, mit Musketen bewaffnet stellen sich auf dem Oberdeck auf, um hinter den aufgerollten und in der Verschanzung verstauten Hängematten gedeckt den günstigen Augenblick zu erspähen, wo das Nahen des Feindes ihnen gestattet, ihre Schüsse abzugeben.

Oben in den Marsen postiren sich die Topsgasten, aus den gewandtesten Matrosen und Scharfschützen ausgewählt. Ihre Aufgabe ist es, die zerschossene Takelage auf das Schnellste auszubessern und auf die Offiziere der Gegner zu schießen. Auch sie suchen sich durch Hängematten zu decken und hinter blauen um die Marsen gespannten breiten Tuchstreifen verborgen, dem Feinde das Zielen auf sie zu erschweren.

Die Zimmerleute mit ihren Gehülfen räumen in den Batterieen die zerlegbar konstruirten Wände und Kammern fort, damit möglichst freier Raum geschaffen wird; sie bringen die Pumpen in Ordnung für den Fall von Unterwasserschüssen und legen die Pfropfen zum Schließen der Kugellöcher, Bleiplatten, Werg und das nöthige Handwerkzeug klar, um Lecke zu stopfen.

Die Segelmacher holen Reservesegel und placiren sie unter die Luken, um rasch die zerschossenen ersetzen zu können;

die Köche mit ihren Maaten und Schiffsjungen sorgen für Gefäße mit Trinkwasser zur Labung der Kämpfenden. Dann streuen sie Sand und Asche auf die Verdecke, damit die Leute festen Halt haben und nicht auf dem Blute ausgleiten, das bald in Strömen fließen wird. Die Chirurgen und Krankenwärter endlich bereiten im untersten Schiffsraum und durch das umgebende Wasser möglichst gegen einschlagende Geschosse geschützt die traurigen Lager, auf denen die Verwundeten sich in ihren Schmerzen winden werden.

Wie ein dichter Bienenschwarm wogen auf den engen Räumen Hunderte von Menschen durcheinander, scheinbar ziel- und regellos, aber auch nur scheinbar; denn in Wirklichkeit thut Jeder, was seines Amtes ist und wofür er vorher mit größter Sorgfalt eingeübt wurde. Schon nach wenigen Minuten ordnet sich das Chaos; das wilde Wogen hört auf, die vielen verschiedenartigen Geräusche verstummen; alles steht schweigend auf dem angewiesenen Posten und harrt athemlos der kommenden Befehle. Das Schiff ist „klar zum Gefecht", die Blutarbeit kann beginnen.

Klar und goldig scheint die Sonne vom wolkenlosen Himmel herab und senkt ihre Strahlen in den tiefblauen Schoß des Meeres, das unter der gleichmäßigen Briese ruhig wallt. Von bläulichem Dufte umflossen schweben die Liparischen Inseln auf seiner endlosen Fläche, die grotesk gezackten Gipfel der Berge grenzen ihre Konturen scharf gegen den Horizont ab. Es ist ein Bild des Friedens, das sich dem Auge bietet und nur im Stromboli, in der Esse des alten Vulkans, schmiedet der Gott die Werkzeuge des Krieges. Die aus ihm quellende dunkle Rauchsäule umspielen heute

höhere Flammenbüschel als sonst und in seinem Innern grollt es bisweilen dumpf wie ferner Donner.

Zum zweiten Male soll er heute Zeuge einer Schlacht sein, in der Du Quesne eine hervorragende Rolle zu spielen hat. Wird er ihn auch diesmal als Sieger begrüßen, wie am 11. Februar des vorigen Jahres gegen die Spanier?

Du Quesne giebt den Befehl zum Abhalten, um dem Feinde nahe zu kommen, und luvt wieder an, als dieser Zweck erreicht ist. Eine kurze Zeit noch segeln die Flotten neben einander fast in Kanonenschußweite. Auf beiden Seiten herrscht unheimliche Stille, wie die dumpfe Schwüle vor einem Gewitter. Die Befehlshaber stehen auf den hohen Hinterkastellen ihrer Schiffe und mustern mit Fernröhren die Gegner — die Löwen rüsten sich zum Sprunge.

De Ruiter liegt so nahe wie möglich am Winde; er kann sich den Franzosen nicht mehr nähern und muß warten, bis sie kommen. Du Quesne scheint im Geiste noch einmal seinen Angriffsplan zu überlegen und sucht nach einem schwachen Punkte der feindlichen Linie.

An der Flaggleine im Großtop des St. Esprit werden geräuschlos und dem Auge kaum bemerklich zwei kleine farbige Ballen emporgezogen, und doch sind sie überall gesehen, auch auf den Holländern, denn aller Blicke sind darauf gerichtet. Jedermann weiß, daß sie das Signal zum Kampfe in sich bergen und in diesem Augenblicke klopft auch das Herz des Muthigsten unruhig in der Brust. Doch noch findet die Spannung keine Lösung, noch entfalten sich nicht die Ballen zu wehenden Flaggen, die den Schlachtruf zu den bange Harrenden hinaustragen und Tausende dem Tode zu weihen bestimmt sind.

Immer noch steht Du Quesne in eiserner Ruhe und unbeweglich auf der Höhe seines Kastells — da sprüht ein Blitz finsteren Zornes aus seinen blauen Augen! Das erste Schiff seiner Vorhut, der „Prädent“, scheert ohne Befehl aus der Linie und hält auf die Holländer ab.

Unbesonnener Kampfesmuth hat seinen jungen Kapitän Lafayette verleitet, vorzeitig die Schlacht zu eröffnen, doch er büßt seinen Fehler schwer. Seinen ersten Schüssen folgen unmittelbar die glatten Lagen der gesammten holländischen Vorhut und ein gewaltiger Eisenhagel umsaust ihn; in wenigen Minuten ist er so zugerichtet, daß er schleunigst wenden muß. Eine ganze Stunde bleibt er gefechtsunfähig, die schwerste Strafe für seine vorschnelle Verwegenheit.

Da endlich weht das langersehnte Signal auf dem St. Esprit aus; die Vorhut erhält Befehl zum Angriff. Preuilly hält ab und wirft sich auf Verschoor, doch bis jetzt scheint das Glück die Franzosen nicht zu begünstigen. Das scharfe Auge des sonst so schneidigen Seemannes täuscht sich diesmal unerwarteter Weise in Schätzung der Entfernung. Er beschreibt einen zu kurzen Bogen, kommt dadurch zwischen Freund und Feind und behindert eine Zeitlang sowohl die Hinterleute seiner eigenen Division, wie die vordersten Schiffe des nachfolgenden Centrums in ihren Bewegungen. Sein Vordermann der „Téméraire“ unter Kapitän Lhery wird durch das mißlungene Manöver von ihm getrennt und hat eine ganze Zeit lang das vernichtende Feuer von 4 holländischen Schiffen auszuhalten, ehe es ihm gelingt, sich aus der gefährlichen Lage zu befreien und sich wieder mit Preuilly zu vereinigen.

Wieder sprüht Zornesgluth aus Du Quesne’s Blicken,

weil der gemachte Fehler einen Theil seiner Schiffe am Gebrauch ihrer Geschütze hindert; sein Plan, sich auch mit dem Centrum auf die feindliche Vorhut zu werfen und sie zuerst zu schlagen, ist dadurch gestört, aber schnell formt er im Geiste einen andern. Er giebt seiner Division Befehl, die Großmarssegel gegen den Wind zu stellen, bis die Fahrt so weit gehemmt ist, um sie fast quer zu De Ruiters Centrum zu bringen — er will den Löwen in seiner Höhle aufsuchen.

Der „Le Sage" ist das führende Schiff von Du Quesne's Division und kommt zuerst an den Feind. Sein Kapitän Langeron schlägt sich auf das Bravste, er entsendet Lage um Lage, aber plötzlich schweigt er. De Ruiters Schiffe haben ihn fast zerschmettert und unfähig zum Weiterkämpfen scheert er aus der Linie, um nicht wieder zurückzukehren. Ihn ersetzt sein Hintermann Bethune von der „Syrene", doch auch er wird von zwei Holländern so übel zugerichtet, daß ihm in Kurzem dasselbe Schicksal wie Langeron bevorsteht. Da eilt Valbelle mit dem „Pompeux" ihm zu Hülfe und seine 72 Geschütze öffnen ihren ehernen Mund, um Feuer und Eisen zu speien.

Welch stolzes Gefühl hebt seine Brust! er sieht sich De Ruiter gegenüber, dem großen De Ruiter. Die hohe Ehre, nach der jeder seiner Kameraden mit aller Kraft gestrebt, hat das Schlachtenglück ihm zu Theil werden lassen. Wie wird man ihn beneiden! Und er weiß die Ehre zu würdigen; er schlägt sich zwei Stunden lang mit Löwenmuth, er achtet nicht eines kleinen holländischen Schiffes, das sich abmüht, mit seinen Geschossen die Flanken seines Schiffes zu zerreißen; keine seiner Kugeln nimmt ihr Ziel auf den kleinen Gegner, sie sind alle auf die „Eintracht" gerichtet, sie allein ist der glänzende Kampfpreis, um den er so blutig ringt. Doch das

holländische Flaggschiff ist trotz seiner geringeren Geschützzahl ein zu gewaltiger Gegner. De Ruiters Gegenwart elektrisirt seine Besatzung und verzehnfacht ihre Kraft. Seine Geschütze wirken mit verderbenbringendem Erfolg. Verzweiflungsvoll sieht Valbelle nach fast zweistündigem Kampfe, daß er ein zu großes Wagniß unternommen hat, daß er unterliegen wird, wie Langeron und Bethune vor ihm. Seine Masten und Stengen sind zerschossen, die Segel hängen in Fetzen, Hunderte von Kugeln haben den Rumpf seines Schiffes durchbohrt, das kaum noch manövrirfähig ist und in den Batterien hat der Tod schaurige Lücken in die Mannschaft gerissen.

Da naht Du Quesne mit dem „St. Esprit", um ihn aus seiner Noth zu befreien, der selbst den bedrängten Bethune gerettet hat. Die beiden größten Seehelden des 17. Jahrhunderts stehen sich gegenüber, Schiff gegen Schiff, Auge in Auge und der Zweikampf zwischen ihnen beginnt mit erschütternder Furchtbarkeit.

Der Donner der Geschütze rollt ununterbrochen über die Wogen, Breitseite antwortet auf Breitseite und ihre grellen Blitze zucken durch die dichte Dampfwolke, die auf den Wogen lagert, die Sonne verfinstert und die Schiffe oft in einen so dichten Schleier hüllt, daß nur ihre Mastspitzen zu sehen sind. Stengen brechen, Splitter fliegen, pfeifend sausen die Geschosse durch die Takelage oder schlagen mit dumpfem Krachen in die Bordwände, um ihren verheerenden Weg über die Verdecke zu nehmen und dort ihre Opfer zu suchen, deren Blut stromweise durch die Speigaten hinab in die blaue Tiefe rieselt, und den Weg der Schiffe durch das Wasser mit rothen Streifen kennzeichnet. Die Erschütterung der ganzen Atmosphäre hat die frische Briese ertödtet; sie vermag den

Pulverdampf nicht mehr zu verwehen und nur noch langsam und schwer schleppen die Schiffe ihren Rumpf durch die Wellen. Ueber eine Stunde lang währt das Höllenfeuer ohne Unterbrechung, die glühend gewordenen Geschütze müssen fast nach jedem Schusse mit Wasser gekühlt werden, um sie wieder laden zu können, die Mannschaften haben ihre Hemden abgestreift, um sich freier zu bewegen und sie schneller bedienen zu können. Sie sind von Pulver geschwärzt, ihre Wangen und Augen glühen von der Hitze und Aufregung des Gefechts, und es ist, als ob man eine Schaar von Dämonen erblickt. Was kümmern sie die gefallenen Kameraden, was fragen sie nach ihren Todeswunden und zerrissenen Gliedern — Vorwärts! Geladen! Feuer! Das sind die Kommandoworte, die immer wieder erschallen und die das Krachen der Geschütze und die Schmerzensschreie der Verwundeten übertönen.

Du Quesne steht noch immer unbeweglich auf dem Kastell. Nur dann und wann giebt er in kurzen Worten den Leuten am Ruder oder dem Bootsmanne Befehl, wie gesteuert werden oder wie man die Segel stellen soll, doch sein scharfes Auge späht überall umher, wo die sich auf Augenblicke lichtende Dampfwolke ihm gestattet, den Gang der Schlacht zu übersehen. Da klärt ein frischer Windstoß die Aussicht — ein Strahl triumphirender Freude erhellt die finsteren Züge des französischen Admirals — Sieg! jubelt es in seinem Herzen, die „Eintracht“ weicht, zwar langsam und nur Schritt für Schritt, aber sie weicht. Jetzt heißt es den errungenen Vortheil ausnutzen. An der den Holländern abgekehrten Seite schleppen vier Boote, fertig zum Abstoßen; der Pulverdampf läßt die Signale nicht mehr erkennen und das lebendige Wort muß dafür eintreten. Du Quesne winkt

16*

zwei jungen Offizieren und ertheilt ihnen Befehle. Mit Windeseile klettern sie über die Seite in die Boote, der eine fährt voraus zu Preuilly, der andere zu Tourville auf dem „Sceptre“, dem Hintermanne des „St. Esprit“. Preuilly erhält Ordre die letzte Kraft einzusetzen um die feindliche Vorhut zu schlagen, Tourville soll unter dem Schutze seiner Kanonen einen Brander auf de Ruiters Flaggschiff entsenden. Beide Befehle werden augenblicklich ausgeführt. Preuilly hat einen Fehler gut zu machen. Mag er sich einmal in der Ausführung eines Manövers irren — seine Tapferkeit gleicht es doppelt aus. Von seiner Division sind von sechs nur noch vier Schiffe gefechtsfähig, aber mit ihnen legt er sich dem Feinde fast Bord an Bord und keine Kugel verfehlt ihr Ziel. Eine Zeit lang schwankt das Schlachtenglück, die Holländer fechten nicht weniger tapfer, doch dann kehrt es sich gegen sie. Wieder stürzen Masten, fliegen die Splitter und flattern die zerrissenen Segel, die Trümmer der zerschossenen Takelage bedecken die Schiffe oder schwimmen auf dem Wasser; dann muß die außer Gefecht gesetzte Vorhut weichen und unter den Todten liegt auf dem Felde der Ehre auch ihr tapferer Admiral Verschoor.

Doch der Sieg ist theuer erkauft; auch Preuilly's Schiffe sind furchtbar mitgenommen und zur Verfolgung nicht fähig, er muß sich begnügen, die Feinde zum Weichen gebracht zu haben.

Tourville kann sich nicht eines gleichen Erfolges rühmen. Zwar ist die „Eintracht“ und mit ihr das Centrum etwas nach Lee gedrängt, aber ihr Muth und Widerstand sind nicht gebrochen. Die Manövrirfähigkeit hat durch die verstümmelte Bemastung schwer gelitten und das ist der Grund des lang-

samen Abhaltens gewesen. Die Mannschaft ist zwar decimirt, doch keineswegs entmuthigt; das Auge der Kanoniere noch nicht getrübt, ihre Kraft und Gewandtheit in dem fast übermenschlichen Kampfe noch nicht erlahmt. Der kühn vorgehende Brander schreckt sie nicht, ruhig lassen sie ihn auf Pistolenschußweite herankommen, dann aber blitzt es in allen Pforten auf, die Lage saust donnernd über das Wasser und hemmt jäh den Weg des Vernichtung bringenden Fahrzeugs. Sein Großmast ist abgeschossen und um ihn nicht in die Hände des Feindes fallen zu lassen, muß sein Kapitän ihn in Brand stecken. Dem zweiten und dritten Brander ergeht es nicht besser, der eine verbrennt ebenfalls nutzlos und gefährdet nur die eigene Flotte, der andere sinkt unter den Füßen seiner Besatzung, die sich kaum zu retten vermag, reißend schnell fort und verschwindet spurlos in den Fluthen.

Durch das Weichen der holländischen Vorhut und des Centrums sowie durch das Abschlagen der Brander ist der Kampf hier etwas zum Stillstande gekommen. Die Franzosen folgen zwar dem Feinde, aber vorsichtig und aus größerer Ferne; sie selbst haben zu sehr gelitten, um nochmals wie vorher auf Pistolenschußweite das Gefecht zu erneuern und dann möglicher Weise die errungenen Vortheile wieder einzubüßen.

In der Nachhut dagegen wüthet die Schlacht noch ungebrochen fort. Auch hier schlagen sich die Franzosen auf das Tapferste. Der Geschwaderchef Gabaret thut sein Möglichstes, um auch den Vice-Admiral de Haan zum Nachgeben zu zwingen, doch dieser weicht nicht und seine Geschosse richten auf den feindlichen Schiffen große Verwüstungen an, während die Holländer weniger leiden.

Eine Stunde vor Anbruch der Dunkelheit kommen die in der Nacht geflüchteten 9 Galeeren an und eröffnen aus ihren Jagdgeschützen wirklich das Feuer auf die Franzosen, doch wenige Schüsse des „Sceptre“ genügen, um sie in die Flucht zu jagen, und ein verächtliches Lächeln über die feigen Bundesgenossen umspielt die Lippen De Ruiters, als er ihnen den Befehl geben lässt, die manövrirunfähigen Schiffe seiner Vorhut in das Schlepptau zu nehmen.

Die einbrechende Dunkelheit machte dem hartnäckigen zehnstündigen Kampfe ein Ende. Er hatte den Franzosen nach ihren Angaben 400 Todte und nahezu doppelt so viele Verwundete gekostet und unter ersteren befand sich Kapitän Villeneuve vom „Aquilon“. Wie schon erwähnt waren ihre Schiffe fast sämmtlich ebenso zerschossen wie auf Seiten der Gegner und sie hatten außerdem 3 Brander eingebüßt. Als der Kampf endete, kollidirten noch zwei ihrer nicht manövrirfähigen Schiffe so heftig miteinander, daß sie ihre ganze Bemastung verloren und nur mit Mühe bugsirt werden konnten.

Auf Seiten der Holländer waren die Menschenverluste ungefähr gleich groß und Admiral Verschoor gefallen, doch hatte die „Eintracht“ trotz ihrer so langdauernden und furchtbaren Nahkämpfe nach Angabe holländischer Quellen nur 7 Todte und einige 30 Verwundete, wenngleich das Schiff von Kugeln nahezu wie ein Sieb durchlöchert und seine Bemastung fast gebrauchsunfähig war. In der Schlacht büßten die Holländer kein Schiff ein, jedoch hatte das Schiff „Essen“ Kapitän Schey so viele Schüsse unter Wasser erhalten, daß es von de Ruiter durch zwei Galeeren bugsirt sofort nach Palermo geschickt wurde, aber noch vor seiner Ankunft dort sank. Beide Flotten hielten sich einige Tage in der

Nähe des Kampfplatzes auf, um zunächst ihre schwersten Schäden auszubessern und sich wieder schlagfertig zu machen. Die materiellen Verluste auf beiden Seiten waren ungefähr gleich, beide Gegner hielten die See und wenn auch ein Theil der Holländer im Kampfe um einige Tausend Schritte gewichen war, so hatte Du Quesne doch taktisch keinen eigentlichen Sieg gewonnen. Strategisch war dagegen die Schlacht von den Holländern verloren, denn de Ruiters Zweck, die Vereinigung Du Quesne's mit Almeras zu verhindern, war nicht erreicht. Sie fand am andern Morgen statt, ohne daß de Ruiter wegen des Zustandes seiner Schiffe sie zu hindern vermochte. Am selben Tage stieß auch der Fürst von Montesarchio mit 8 Schiffen und einem Brander zu de Ruiter; die Franzosen sahen es, mussten es aber ebenfalls geschehen lassen und ebenso wenig wurde etwas unternommen, als beide Flotten am dritten Tage nach der Schlacht einander wieder in Sicht bekamen. Sie fühlten sich noch nicht wieder gekräftigt genug zu neuen Gefechten. De Ruiter hielt sich ungefähr auf der Höhe von Messina und Du Quesne befand sich etwas weiter westlich in der Nähe des Kampfplatzes. Am vierten Tage segelte letzterer nach Messina, aber nicht direkt und auf dem kürzesten Wege, sondern um die westliche Seite Siciliens und von Süden durch die Straße von Messina, ein Umweg, der genugsam beweist, daß er in den nächsten Tagen den vereinigten Flotten nicht zu begegnen wünschte.

Am 22. traf er in Messina ein, wo er mit größter Freude empfangen wurde. Ludwig XIV. dankte ihm in einem eigenhändigen Schreiben für seinen Erfolg, versicherte ihn seiner königlichen Huld und versprach ihm in Zukunft bei jeder Gelegenheit Beweise seines Wohlwollens zu geben.

Trotzdem entging Du Quesne auch diesmal nicht der Verleumdung. In seinen Berichten an den König hatte er großmüthig die von einigen seiner Offiziere gemachten Fehler verschwiegen und ihr Verhalten fast durchgängig gelobt. Nur des Kapitän Villette vom „L'Assuré“ hatte er nicht besonders erwähnt; dafür rächte sich dieser in seinen Memoiren und warf ihm verschiedene Fehler, Unterlassungen und Mangel an Energie vor. Dieser Bericht ist aber so voller Widersprüche, daß schon daraus die niedere Gesinnung des Verfassers hervorgeht Andrerseits ließ man ihm jedoch auch volle Gerechtigkeit widerfahren. Valbelle, ebenfalls ein Correspondent Seignelay's, übte in einem Briefe an diesen scharfe Kritik an seinen Kameraden, hatte aber für Du Quesne nur ungetheiltes Lob. Ein anderer Brief aus Messina vom 25. Januar 1676 an den Kriegsminister Louvois sagte: „Das Verhalten Du Quesne's läßt sich nicht genug hervorheben. Er hat seine Funktionen als Oberbefehlshaber in einer Weise und mit einer Befähigung erfüllt, über welche unter der Gesammtheit seiner Kapitäne nur eine Stimme herrscht, die des höchsten Lobes.“

Das unverfänglichste Zeugniß giebt aber der wahrheitsliebende und auch gegen den Feind stets gerechte De Ruiter selbst in seinem Berichte an die Generalstaaten vom 9. Januar. Er sagt in diesem: „Am 8. bei Tagesanbruch sahen wir, daß die Franzosen uns noch immer cotoyirten. Sie hatten den Vortheil des Windes, aber anstatt daß wir sie aufsuchen mussten, weil wir glaubten sie wünschten den Kampf zu vermeiden, hielten sie gegen 9 Uhr Morgens auf uns ab in einer so guten Ordnung und so vorzüglich rangirt, daß sie uns als eben so viel Tapfere erschienen, wie Offiziere da

waren . . .“ Ferner heißt es darin: „Nach dreistündigem Kampfe, wie ich ihn so hartnäckig fast nie erlebt habe, wurde unter dem Schutze des Pulverdampfes und Geschützfeuers ein Brander auf mein Schiff entsandt. Glücklicherweise bemerkten wir ihn noch rechtzeitig und schossen ihm den Mast ab . . .“

So wie endlich: „Alle unsere Offiziere haben sich von Anfang bis zu Ende der Schlacht auf das Tapferste gehalten in Nachahmung der Franzosen, welche Wunder gethan haben. . .“

Ebenso spricht De Ruiter in diesem Berichte mit keinem Worte von einem Siege seinerseits und sucht die von den Franzosen errungenen Vortheile durch Nichts zu schmälern.

Endlich brachte die officielle Gazette de France einen von Colbert redigirten Schlachtbericht, der mit Bezug auf De Ruiter sagt: „Er hat bei dieser großen Gelegenheit die vollendete Erfahrung und Festigkeit gezeigt, welche man von seinem hohen Rufe erwarten durfte“, während er das Urtheil über Du Quesne in die Worte zusammenfasst: „Du Quesne seinerseits hat den Beweis geliefert, daß er an Befähigung und Muth ein würdiger Gegner De Ruiters war.“

Damit durfte der so Gelobte wohl zufrieden sein. Colberts Zweifel waren geschwunden und mit jenen Worten bat er Du Quesne, wenn diesem auch unbewusst, das ihm im Geiste zugefügte Unrecht ab. Freilich die Würde des Vice-Admirals, auf die Du Quesne nach Stromboli im Stillen wieder gehofft, konnte ihm Colbert dennoch nicht zur Belohnung verschaffen. Die Versprechungen in des Königs Briefe bezogen sich nicht darauf; er glaubte einen Protestanten zur Genüge mit Geld zu belohnen.

De Ruiter war zuerst nach Melazzo, dann nach Neapel

gegangen, um seine Flotte mit Proviant und Wasser zu versehen und sie wieder in kriegstüchtigen Zustand zu setzen, da Melazzo hierzu nicht die nöthigen Hülfsmittel bot. Von dort ging er nach Palermo und am 14. März wieder nach Melazzo, um einige Tage später nach Agosta zu segeln, nachdem er inzwischen noch durch 4 weitere spanische Schiffe und einen Brander verstärkt war.

Am 21. April gegen Mitternacht erhielt er die Nachricht, daß die französische Flotte Messina, wo sie während der ganzen Zeit still gelegen, am 20. verlassen hatte und in See gegangen war.

Er fasste sofort den Entschluß, sie aufzusuchen und verließ andern Tags mit dem Landwinde die Bai von Agosta.

Am 22. April früh Morgens sahen sich beide Gegner etwa 4—5 Seemeilen nördlich von Agosta und segelten sich bei flauer Nordwestbriese, welche den Franzosen den Vortheil des Windes gab, entgegen. Letztere kamen wieder in brillanter Ordnung und enggeschlossener Schlachtlinie auf die Holländer herunter, doch hinderte bald eine eintretende Windstille eine weitere Annäherung. Die Flotten lagen jetzt in einigen Seemeilen Entfernung bewegungslos auf dem Wasser und es hatte nicht den Anschein, als ob an diesem Tage der zweite Akt des blutigen Dramas sich abspielen sollte, das am 8. Januar begonnen.

Beide standen sich heute in bedeutend größerer Macht gegenüber, als damals bei Stromboli, Beide waren von dem heißen Verlangen beseelt, eine definitive Entscheidung herbeizuführen und benutzten deshalb die ihnen auferlegte unfreiwillige Ruhe, um auf den Schiffen auf sorgsamste Weise alle

die Vorkehrungen zu treffen, welche irgend dazu beitragen konnten, einen siegreichen Ausgang herbeizuführen.

Du Quesne's Flotte war bedeutend durch Nachschub aus Frankreich verstärkt worden. Sie zählte nach übereinstimmenden Angaben 30 Kriegsschiffe von 84 – 30 Kanonen, 3 Fregatten und 7 Brander. Nach holländischen Quellen belief sich die Besatzung insgesammt auf 10666 Mann, die Zahl der Geschütze auf 2171, jedoch reduciren die Franzosen die letzteren auf 1588. Man wird nicht fehlgreifen, wenn man diese Differenz halbirt, um annähernd das Richtige zu treffen, da es von jeher bei Kriegführenden Gewohnheit gewesen ist, in ihren Berichten die Zahl der Gegner höher, ihre eigenen Kräfte aber geringer darzustellen, als dies in Wirklichkeit der Fall war.

Die oben angeführten Fregatten waren zu damaligen Zeiten nur kleinere Fahrzeuge, von 10—24 Geschützen geringeren Kalibers, die an der eigentlichen Schlacht wenig Antheil nahmen, sich nicht mit in der Linie befanden und hauptsächlich, wie die ihnen ähnlichen holländischen Schnauen zu Vorposten- und Depeschendiensten, sowie zum Bugsiren, als Avisos und zu anderen dergleichen Leistungen verwendet wurden. Die holländischen Geschichtsschreiber geben die Stärke ihrer Flotte auf 17 größere Kriegsschiffe, 6 Schnauen, 4 Brander und 2 Transportschiffe mit zusammen 4500 Mann und 852 Geschützen an. Die Schiffszahl ist richtig, denn seit dem 8. Januar hatte de Ruiter nur ein großes Schiff, die „Essen" verloren. Auch die Mannschaften stimmen, in der Geschützzahl ist jedoch ein Irrthum untergelaufen, der ebenfalls auf Rechnung des Bestrebens kommt, die eigene Macht zu verkleinern. Bei Stromboli hatten die Holländer 1012 Kanonen,

die „Essen“ war mit höchstens 50 Geschützen armirt, mithin bleiben nicht 852, sondern mindestens 962.

Dazu trat dann noch das spanische Geschwader von 12 Schiffen und 9 Galeeren unter Admiral Zarda. Sein Flaggschiff war für 70 Geschütze gebohrt und hatte 740 Mann Besatzung; von den übrigen sind diese Zahlenverhältnisse nicht bekannt.

Die Zahl der Schlachtschiffe war nach Vorstehendem auf beiden Seiten ziemlich gleich; es standen 30 französische gegen 29 alliirte, jedoch sagt Jal in seinem „Vie de Du Quesne“ ausdrücklich, daß erstere durchgängig größer gewesen seien. Die bedeutendere materielle Macht war deshalb in ähnlichem Verhältnisse wie bei Stromboli auf Seiten der Franzosen.

Du Quesne hatte seine Flotte in drei Geschwader getheilt, die Vorhut an Almeras, die Nachhut an Gabaret gegeben, sich selbst aber als Ehrenposten das Centrum in der Hoffnung reservirt, damit direkt seinem berühmten Feinde entgegenzutreten. Diese Hoffnung erfüllte sich jedoch nicht und als der französische Admiral seinen Irrthum erkannte, und de Ruiters Flagge nicht im Centrum sondern in der Vorhut wehen sah, da war es zu spät, um ohne Verwirrung noch im letzten Augenblicke eine Aenderung vorzunehmen.

De Ruiter war nämlich unglücklicherweise durch seine Instruktionen den Befehlen des spanischen Admirals unterstellt und dieser erklärte ihm mit echt spanischem Hochmuthe, der leider wie fast immer auch diesmal sich nicht auf nachfolgende Thaten stützte, daß die Flagge seiner allerkatholischsten Majestät niemals in der Nachhut wehen könne.

In Wahrheit lag dieser Bravade jedoch wohl nur die berechtigte Besorgniß zu Grunde, daß wenn der Wind den

Franzosen so günstig blieb, diese sich zunächst auf die Nachhut werfen würden, weil sie aus Erfahrung wussten, daß die Nachfolger der Sieger von Pavia ein entartetes Geschlecht geworden.

Gegen Mittag sprang jedoch frische Briese aus Nordost auf, welche den alliirten Flotten den Vortheil des Windes gegen die westlich stehenden Franzosen gab. Diese Hülfe wollte sich De Ruiter trotz der vorgerückten Tageszeit nicht entgehen lassen. Er theilte seine Flotte in zwei Geschwader, gab dem Vize-Admiral De Haan die Nachhut und schlug Zarda vor das Centrum zu nehmen, welcher sehr damit einverstanden war, de Ruiter die Vorhut zu überlassen, der bei der neuen Windrichtung voraussichtlich die schwerste und gefahrvollste Aufgabe in dem bevorstehenden Kampfe zufallen musste. De Ruiter hatte die Absicht vor dem Winde auf die Franzosen abzuhalten, mit voller Wucht sich auf ihre Avantgarde zu werfen, diese zum Weichen zu bringen, womöglich vom Centrum abzuschneiden und sie zu vernichten. Allerdings hatte der brave Admiral bei diesem Manöver einen falschen Faktor in Rechnung gezogen und war von der irrigen Voraussetzung ausgegangen, daß Zarda seinerseits dem feindlichen Centrum ebenfalls scharf zusetzen würde.

Nach kurzer Zeit war der Wind so aufgefrischt, daß die Schiffe ihre volle Manövrirfähigkeit hatten und de Ruiter den Augenblick gekommen glaubte, seinen Plan ausführen und mit vollen Segeln auf die Franzosen hinunter halten zu können. Du Quesne, der scharf am Winde lag und sich deshalb selbst nicht zu nähern vermochte, hatte seine Segel gegen den Wind gebrasst, um die Gegner zu erwarten.

Wiederum leuchtete die Sonne vom wolkenlosen Himmel

herab, wie damals bei Stromboli und senkte ihre glühenden Strahlen in den kühlen Schooß des Meeres, doch heute trübten keine Wellen dessen Azurfläche. Die vorangegangene Windstille hatte sie geglättet und wie ein Spiegel lag sie vor den Blicken ausgebreitet. Und damit es auch diesmal nicht an hehren Zeugen des sich vorbereitenden tragischen Schauspieles fehle, schaute ihm statt des Stromboli der mächtige Aetna zu, der aus der fruchtbaren Ebene von Catania 10000 Fuß hoch den Wolken zustrebt, und dessen spitzen Kegel leuchtendgelbe Schwefel-Massen umlagern. Doch die Kämpfer waren nicht dazu angethan die prachtvolle Naturscenerie zu bewundern; sie freuten sich über die Spiegelfläche des Meeres, aber nur weil sie den Kanonieren Gelegenheit bot, genauer zu zielen und ebenso war ihnen der Aetna nur eine willkommene Landmarke; die Poesie des Friedens musste dem schaurigen Realismus des Krieges weichen.

Gegen drei Uhr hielt de Ruiter ab und fiel mit seinem ganzen Geschwader und furchtbarem Stoße auf die französische Vorhut. Der Kampf wurde in Musketenschußweite geführt und war äußerst blutig. Die Franzosen leisteten den tapfersten Widerstand, für ihre Offiziere schien das Leben keinen Werth mehr zu haben wenn sie nur siegten — sie kämpften ja gegen de Ruiter und für einen solchen Kampfpreis war kein Opfer zu hoch. In ununterbrochenem Donner rollten die Lagen, das bis dahin in seiner Majestät so ruhige Meer glich dem Innern eines Vulkans; ein furchtbares Durcheinander von Rauch, Flammen und erschütternden Detonationen wogte auf ihm, den Horizont verdunkelten dichte Wolken von Schwefel und Salpeter, welche die Blitze des Geschützfeuers nur auf Augenblicke spalteten oder die Flammen eines Branders

schaurig erleuchteten. Dazwischen das Krachen der fallenden Masten, die durchdringenden Töne schmetternder Trompetensignale, der schrillenden Bootsmannspfeifen, der durch das Sprachrohr gegebenen Kommandos, der Schmerzenslaute der Verwundeten — wahrlich es war, als ob Erde, Wasser und Luft wieder in das Chaos zurückkehrten und das Ende der Welt gekommen sei. Der unerbittliche Tod in allen Formen und Schrecken wüthete auf den Schiffen, als wolle er heute Niemand schonen und die Besten und Edelsten fielen unter seinen Streichen. Kapitän de Cogolin auf der „Fidèle“ wurde schwer verwundet und sein Schiff so zerrissen, daß er sich aus der Linie zurückziehen musste um zu repariren, während der „Heureux“ in seine Stelle rückte. Nach einer Stunde nahm es wieder seinen Platz ein; sein tapferer Kapitän hatte sich auf einer Matratze auf das Verdeck tragen lassen und ertheilte von dort aus in heroischer Festigkeit seine Befehle.

Kapitän Tambonneau auf dem „Vermandois“, dem dritten Schiffe der Vorhut, wurde durch eine Kettenkugel buchstäblich zerrissen, De Caux auf dem zunächst folgenden „Eclatant“ tödtlich verwundet. Trotzdem hielten die Franzosen Stand und alle Anstrengungen de Ruiters, sie zum Weichen zu bringen schienen vergebens. Seine eigenen Schiffe litten ebenso stark, dem „Spiegel“ Kapitän Schey, dessen Schiff „Essen“ schon nach Stromboli gesunken war, wurden die Masten abgeschossen und er musste sich von Galeeren aus der Linie bugsiren lassen, ebenso erging es seinem Nebenmanne, Kapitän Uitercock. De Ruiters Vordermann „die Löwen“ Kapitän Graf van Styrum, hatte mehrere Schüsse unter Wasser erhalten, so daß er sich mit den Pumpen kaum schwimmend zu halten vermochte; sein

Rumpf war hundertfach durchlöchert, seine Bemastung und Takelage überall zerschmettert, aber das tapfere Schiff kämpfte seinem Namen entsprechend mit wahrhaftem Löwenmuthe und sein Kommandant blieb unverrückbar wie ein Fels auf seinem Posten. De Ruiter deckte ihn mit seiner ganzen Kraft, seine Mannschaft wusste worauf es ankam und entwickelte ein Artilleriefeuer von unbegreiflicher Schnelligkeit und Präcision, das außerordentlich mörderisch wirkte und „die Löwen" auch wirksam dagegen schützte in feindliche Hände zu fallen.

Da forderte der Tod ein anderes und hervorragendes Opfer auf Seiten der Franzosen. Der tapfere Almeras wurde von einer Kanonenkugel dahingerafft und sein Tod brachte eine Zeit lang Verwirrung und Unentschlossenheit in die erschreckte Mannschaft seines Flaggschiffes „Lys". Seine Geschütze schwiegen, die Manöver wurden unsicher und bald schor das Schiff ganz aus der Linie, um nicht wieder auf seinen Posten zurückzukehren, sondern blieb bis zum Ende des Kampfes unter dem Schutze des ihn deckenden „Magnifique," der seine Stelle einnahm und jetzt dem furchtbaren Feuer von de Ruiter ausgesetzt wurde. Doch das Weichen des „Lys" auf dem man in der Verwirrung vergessen hatte die Flagge des gefallenen Geschwaderchefs zu streichen, beeinflusste auch die übrigen Schiffe der französischen Vorhut und sie geriethen sämmtlich ins Wanken. De Ruiter drängte sie um so heftiger und würde sie unfehlbar geschlagen und vernichtet haben, wenn die Spanier ihre Schuldigkeit gethan hätten, aber vergebens sah er sich nach Zarda um. Der stolze Castilier, der die spanische Flagge für beschimpft hielt, wenn sie in der Nachhut geweht hätte, dessen Offiziere gotteslästerlich geäußert haben sollten „wenn die Macht Gottes mit dem Degen zu erwerben sei,

so würde sie bald den Spaniern gehören, war mit dem Centrum dem kühnen Vorgehen de Ruiters nicht gefolgt. Im Gegentheil war er anstatt abzuhalten, näher an den Wind gegangen und dadurch weit von der Vorhut getrennt. Umsonst hatte sich Du Quesne auf jede mögliche Weise bemüht, ihm näher zu kommen und ihn in das Gefecht zu ziehen; er war außer Kanonenschußweite luvwärts geblieben und so wurde auch der ihm untergebene Vize-Admiral De Haan gezwungen thatenlos zuzuschauen, da er Zarda folgen musste. Als Du Quesne alle seine Bemühungen scheitern und gleichzeitig die Noth seiner weichenden Vorhut sah, ließ er verachtungsvoll von dem Spanier ab und eilte mit dem Centrum jener zu Hülfe. Dadurch lenkte de Ruiter zwei Drittheile der feindlichen Macht auf sich, denn in die französische Vorhut, welche ihren Oberbefehlshaber mit so mächtiger Unterstützung heransegeln sah, kam wieder etwas Ordnung. Der Geschwaderchef Valbelle hatte endlich in Almeras Stelle das Kommando übernommen, die gefallenen und schwerverwundeten Kapitäne durch andere Offiziere ersetzt und griff jetzt von neuem die Holländer auf das Hartnäckigste an, unterstützt von den vordersten Schiffen des Centrums. Von beiden Seiten entwickelte sich jetzt ein wahres Höllenfeuer; das ganze Meer erzitterte und die Bewohner von Catania glaubten, daß der Aetna sich öffne und seine Lavaströme in ihre Ebene ergieße. Der Tag ging auf die Neige und es schien als ob die Gegner die kurz gemessene Zeit nur noch um so mehr ausnutzen wollten, um sich gegenseitig zu vernichten.

De Ruiter lief jetzt Gefahr, daß Du Quesne mit einem Theil des Centrums an seine Luvseite gerieth, seine Schiffe abschnitt und zwischen zwei Feuer nahm. Er entsandte ein

Boot an Zarda mit dem Ersuchen, ihm zu Hülfe zu kommen. Dieser wahrscheinlich gestachelt durch die ihm von Du Quesne bewiesene Verachtung, näherte sich auch etwas und begann die Franzosen zu beschießen, wenn auch aus so großer Ferne daß seine Kugeln sehr wenig Schaden anrichteten. De Ruiter war in Verzweiflung; mit der erhofften kräftigen Unterstützung wäre von ihm unbedingt ein glänzender Sieg erfochten und nun drohte dieser in das Gegentheil umzuschlagen. Die Spanier waren feige und De Haan, auf den er sich verlassen zu können glaubte durch sie von ihm getrennt.

Da faßte er den kühnen Entschluß, sich selbst mit Letzterem zu vereinigen. Er ließ die Marssegel herunterlaufen und hemmte damit die Fahrt seiner Schiffe. Dadurch glitt er langsam mit der „Eintracht" und ihren Begleitern an der weitersegelnden französischen Linie vorbei nach rückwärts. Alle ihre Kanonen richteten sich auf sein Schiff, am mörderischsten die des „St. Esprit" und seiner Nebenmänner „St. Michel" und „Sceptre" unter Preuilly und Tourville; doch die „Eintracht" erwiderte noch immer mit vollen Lagen. Jetzt stand sie dem „St. Esprit" gegenüber, kaum auf Pistolenschußweite — die ganze Schlacht schien sich auf beiden Schiffen zu concentriren. Es dauerte nur kurze Zeit, aber es war als ob sich tausend Gewitter entlüden und mit ihren Blitzen das Meer entzündeten. Heute kämpften die beiden Heroen auf Leben und Tod — einer von ihnen oder beide mußten fallen.

Die letzte furchtbare Breitseite der „Eintracht" hatte auf dem „St. Esprit" so gewaltige Verheerungen angerichtet, daß seine Besatzung einen Moment wie erstarrt stand; doch es folgte keine zweite und als die Franzosen sich von ihrem

Schrecken erholt hatten, da war ihr gewaltiger Gegner in eine dichte Wolke von Pulverdampf gehüllt und ihren suchenden Blicken entschwunden. Eine kurze Pause gewaltiger Spannung trat ein — war das Schiff, das so übermenschlich gekämpft, unterlegen? war es gesunken und hatten sich die wogenden Wasser über ihm und dem großen Helden, den es trug, für immer geschlossen?

Doch bald waren die Zweifel verscheucht — in der Nachhut beginnt auf einmal wieder der Donner der Geschütze, die bis dahin geschwiegen und als die Dampfwolke sich verzieht, da sehen die Franzosen sich in der bereits gehegten Hoffnung eines entscheidenden Sieges schmerzlich getäuscht. De Ruiters Flagge weht unangefochten an der Mastspitze der „Eintracht", diese hat sich mit dem größten Theile ihrer Vorhutschiffe mit De Haan vereinigt und sie greifen jetzt die französische Nachhut an. Wieder entbrennt der Kampf mit infernalischer Wuth, als ob Himmel und Erde sich spalten wollten. Gabaret, Lhery, Lafayette, Langeron, Beaulieu und andere Kapitäne schlagen sich mit außerordentlicher Kraft, Zähigkeit und Todesverachtung, aber ihre gewaltigen Anstrengungen sind vergebens, sie vermögen ebensowenig den Sieg zu erringen. Die „Eintracht" scheint gefeit. Ihre Stengen sind zersplittert, die zerschossene Takelage flattert in wilder Unordnung mit den zerfetzten Segeln im Winde, der weiß gestrichene Rumpf ist von Pulverrauch geschwärzt und die Kugeln haben weite klaffende Spalten und Oeffnungen in ihn gerissen, ihre Decke sind mit Blut überströmt — und dennoch schmettert Lage um Lage aus ihren Stückpforten mit verderbenbringender Sicherheit auf die französische Nachhut ein. Diese kann auf die Dauer dem ungestümen An-

griffe ihrer Feinde nicht mehr widerstehen, Du Quesne und Valbelle vermögen ihr nicht zu helfen, weil sie selbst gefechtsunfähig sind und es wäre um sie geschehen gewesen, wenn nicht jetzt die Nacht ihren dunkeln Schleier auf die verzweifelt Kämpfenden herabgesenkt und der mörderischen Schlacht ein Ende gesetzt hätte.

Beide Theile schrieben sich den Sieg zu. De Ruiters Geschichtsschreiber Brandt sagt, daß gegen 7 Uhr Abends die Franzosen geflohen und bis um 8 Uhr von den Holländern verfolgt seien. Du Quesne's Biograph stellt dies in Abrede und behauptet, die französische Flotte sei während der Nacht vom 22. zum 23. auf dem Kampfplatze geblieben, während die Alliirten sich nach Syracus zurückgezogen hätten. Beides läßt sich jedoch gut mit einander vereinigen, denn das Verbleiben Du Quesne's in der Nähe des Schlachtfeldes konnte ein erzwungenes sein. Und daß es dies in Wahrheit war, geht deutlich aus einer andern Stelle in Jals Beschreibung der Schlacht hervor, an der er sagt: „Du Quesne war so zugerichtet, daß der größte Theil seiner Schiffe nicht gut manövriren konnte und er deshalb, sowie wegen der Dunkelheit und aus Besorgniß vor Collisionen vor dem Eingange der Bucht keine Schlachtlinie formiren, ja nicht einmal seine Schiffe in Gruppen zusammenfassen konnte. Er lag während der Nacht ohne Segel und sammelte erst am andern Morgen die Schiffe, um nach Sicilien zuzuliegen. Er blieb bis zum 1. Mai in der Nähe des Kampfplatzes und ging dann nach Messina zurück, um zunächst seine Schiffe zu repariren."

Verluste von Schiffen hatte man auf beiden Seiten nicht erlitten, zwei auf die „Eintracht" entsandte Brander waren wieder abgeschlagen worden. Ueber die Zahl der Todten und

Verwundeten sagen die Quellen nichts Näheres; jedoch waren auf Seiten der Franzosen der Geschwaderchef Almeras, die Kapitäne de Coux und Tambonneau gefallen, sowie 13 ihrer Kapitäne schwer verwundet, woraus sich schließen lässt, daß die Schlacht in Bezug auf Menschenleben eine außerordentlich mörderische gewesen sein muß; eine definitive Entscheidung, wie sie von beiden Seiten mit aller Kraft herbeizuführen gesucht wurde, hatte sie jedoch nicht gebracht, wenngleich sie in ihren Folgen für die Holländer verhängnißvoll wurde.

Als die „Eintracht" dem „St. Esprit" gegenüberstand und das Feuer der ersteren plötzlich schwieg, während eine dichte Dampfwolke das Schiff in einen undurchsichtigen Schleier hüllte, da hatte es sich erfüllt, was sich ahnen ließ, daß bei diesem furchtbaren Zweikampfe einer der Gegner fallen würde. Eine Kugel von Du Quesne's Flaggschiffe hatte den Giganten der nautischen Welt gefällt. Während de Ruiter auf der Campagne stand und seinem Flaggkapitän Kallenberg grade einen Befehl ertheilte, zerschmetterte ihm das Geschoß den linken Fuß und er stürzte sieben Fuß hoch auf das Verdeck hinunter, wodurch er sich auch noch eine Verwundung am Kopfe zuzog. Bis dahin hatte er durch seine Gegenwart und seine Worte die Besatzung elektrisirt, so daß sie jene Wunder der Tapferkeit verrichtete, welche die Franzosen so schwer empfinden mussten. Als dann der von allen seinen Untergebenen vergötterte greise Held fiel und seine Matrosen das ihnen so theure Blut strömen sahen, da standen sie anfänglich wie vom Blitze getroffen und die Trauer um den geliebten Befehlshaber lähmte eine Zeitlang ihre ganze Kraft, während Thränen des tiefsten Schmerzes über ihre gebräunten Wangen rannen. Die Geschütze schwiegen, wenn auch nur wenige Mi-

nuten. Gar oft entmuthigt und verwirrt ein solches Geschick des Führers Soldaten oder Matrosen, hier jedoch trat das Gegentheil ein. Es galt, das kostbare Blut zu rächen, das war jetzt der einzige Gedanke eines Jeden an Bord, an dem Feinde zu rächen durch noch höheren Muth, durch noch größere Tapferkeit, als bisher. Kapitän Kallenberg übernahm sofort den Befehl des Schiffes; mit willigem Eifer gehorchte die Besatzung seinen mit Kaltblütigkeit und Umsicht gegebenen Kommandos, und das wahrhaft vernichtende Feuer der „Eintracht" auf die französische Nachhut war die Vergeltung, welche die ihres Oberhauptes beraubten Matrosen an ihren Gegnern übten und durch die sie den Franzosen vollständig das große Unglück verbargen, von dem die holländische Flotte betroffen war.

Erst viele Tage später erfuhr Du Quesne davon. In einem Berichte an den König vom 29. April meldet er, daß er mit der nothdürftig reparirten Flotte in Schlachtordnung vor Syracus erschienen sei, wo die Alliirten seit dem letzten Kampfe gelegen, während er selbst die See gehalten habe. Durch diese Worte vindicirt er sich zwar den Sieg, erwähnt aber nichts von de Ruiters Verwundung und muß deshalb noch nichts davon gewusst haben. Die Alliirten, oder wenigstens die Holländer hatten sich aber nicht in den Hafen von Syracus zurückgezogen, weil sie sich für geschlagen hielten oder weil sie nicht mehr See halten konnten, sondern um ihrem tödtlich verwundeten Admiral so bald wie möglich eine bessere Pflege und größere Ruhe angedeihen zu lassen, als dies auf See möglich war.

An dem Tage, als Du Quesne vor Syracus erschien, da war die holländische Flotte bereits soweit wieder reparirt, daß man von außen kaum noch eine Spur von den furcht-

baren Verwüstungen bemerken konnte, welche die blutige Schlacht am 22. auf ihr angerichtet hatte. Nur eins ihrer Schiffe lag im innern Hafen noch in demselben zerschossenen Zustande, wie am Abend jenes verhängnißvollen Tages. Man hatte nichts daran gethan, aus Besorgniß, daß das mit den Arbeiten verbundene Geräusch die Ruhe eines Sterbenden stören könnte. Dieses Schiff war die „Eintracht" und der Sterbende de Ruiter.

Kurze Zeit, nachdem Du Quesne von der Bai von Syracus seinen Kurs auf Messina gerichtet hatte, senkten sich die Flaggen der alliirten Schiffe auf halben Stock und verkündeten den Tod eines Helden im edelsten Sinne des Wortes, eines großen, tapferen und frommen Mannes. Die Welt verlor mit ihm einen ihrer Besten, Holland aber erlitt damit einen unersetzlichen Verlust, der mehr als eine Flotte aufwog und mit dessen Hinscheiden es auch den Gipfelpunkt seiner Seemächtigkeit überschritten hatte. Von diesem Augenblicke an begann es von seiner Höhe herab zu steigen, um sie nicht wieder zu erreichen und de Ruiters Tod war der Vorbote eines andern Unglücks, das bald sein Vaterland mit schwerer Hand treffen sollte.

Die näheren Umstände über jenen Tod werden in einer andern Abtheilung dieses Buches „(De Ruiter)" besprochen werden. Hier sei nur noch einer charakteristischen Aeußerung Erwähnung gethan, die der verwundete Admiral nach seiner Ankunft in Syracus gemacht haben soll und welche ein grelles Schlaglicht auf das Verhalten der Spanier im Kampfe vom 22. wirft.

Der spanische Admiral wollte ihm auf seinem Krankenbette einen Besuch machen, doch der sonst so milde und großherzige Ruiter weigerte sich ihn zu empfangen. Er ließ ihm

sagen, er habe genug Feiglinge in seinem Leben gesehen und wolle seine letzten Stunden nicht noch durch den Anblick eines solchen verbittern.

Der Marquis von Bayona hatte dem König von Spanien gemeldet, daß die combinirten Flotten siegreich gewesen seien, aber gleichzeitig um Verstärkungen gebeten und Zarda mit seinen Offizieren hatten in großsprecherischer Weise ihre Heldenthaten gerühmt.

Nur ein Spanier wagte es die Wahrheit zu sagen. Dies war Ceranda, der vom Vicekönig als Dolmetscher zu de Ruiter kommandirt die Schlacht mitgemacht hatte. Er schrieb: „Die Holländer beklagen sich, daß die königliche Flotte nicht ihre Schuldigkeit gethan habe, was ich nicht leugnen kann. Hätte sie so gehandelt, wie de Ruiter es wünschte und mit seinem Geschwader zusammengewirkt, so wäre die französische Flotte unbedingt vernichtet worden. Der Vice-Admiral De Haan behauptet, das spanische Centrum habe ihn am Eingreifen verhindert und ich glaube er hat theilweise Recht.“

Der Vicekönig von Sicilien vermittelte diesen Bericht nach Madrid und es gereicht sowohl Ceranda wie ihm selbst zu hoher Ehre, daß sie den Muth hatten, durch offenes Aussprechen der Wahrheit dem spanischen Stolze eine so tiefe Wunde zu schlagen.

Bedürfte es noch eines weiteren Beweises für das schmachvolle Verhalten der Spanier, so würde ihn die Thatsache liefern, daß ihre Schiffe sehr wenig, zwei derselben aber garnicht gelitten hatten. Der Bericht Cerandas blieb jedoch wider Erwarten nicht ohne Wirkung. Der König von Spanien entsetzte Admiral Zarda seines Postens und übertrug das Oberkommando an Don Diego de Ibarra.

Am 1. Mai 1676 traf Du Quesne mit seiner Flotte in Messina ein und setzte sie während der nächsten drei Wochen wieder in einen schlagfertigen Zustand, während sie außerdem durch 25 aus Frankreich kommende Galeeren verstärkt wurde.

Die alliirten Flotten verließen nach de Ruiters Tode Syracus, um sich nach Palermo zu begeben und dort ihre Reparaturen zu vollenden. Ein wichtigerer Grund mochte aber wohl der sein, daß sie sich in ersterem Hafen weniger gesichert hielten. Sie trafen dort am 15. Mai ein, während die Franzosen Messina am 24. verließen und am 31. Mai vor Palermo erschienen, jedoch nicht mehr unter dem Befehl von Du Quesne Marschall Vivonne, der es Letzterem gern überlassen hatte gegen de Ruiter auf hoher See zu kämpfen und die Chancen einer Niederlage auf sich zu nehmen, war jetzt, wo es sich darum handelte, die Feinde ohne ihren großen Admiral im Hafen anzugreifen und wo außerdem die ohnehin schon stärkere französische Flotte noch durch 25 seiner geliebten Galeeren vermehrt war, plötzlich anderen Sinnes geworden. Die durch Du Quesne gewonnenen Lorbeeren ließen ihn nicht schlafen; er wollte ebenfalls solche erringen und übernahm deshalb ohne Weiteres wieder den Oberbefehl der Flotte. Als Bruder der Montespan durfte er es schon wagen dies zu thun, da nach seiner Ansicht die Landarmee eine Zeit lang ohne ihn sich behelfen konnte und Du Quesne erfuhr die bittere Kränkung, nach zwei für ihn so ruhmvollen Schlachten wieder zum Befehlshaber eines Geschwaders degradirt zu werden. War er doch nur ein Protestant — einem Ketzer glaubte man solche Behandlung bieten zu können. Da Vivonne nominell noch Oberbefehlshaber war und Du Quesne scheinbar ihn nur ver-

treten hatte, weil jener beim Landheere als unentbehrlich erachtet wurde, so durfte er sich auch nicht einmal beklagen, wenn die Sachen in Wirklichkeit auch ganz anders lagen.

Am 24. Mai hatte sich Vivonne auf dem „Sceptre" eingeschifft und am 28. segelte die Flotte durch die Straße von Messina nach Palermo. Sie bestand aus 26 Schiffen, 9 Brandern und 25 Galeeren. Vivonne kommandirte das Centrum (9 Schiffe, 25 Galeeren, 3 Brander) Du Quesne auf dem „St. Esprit" die Vorhut (8 Schiffe, 3 Brander) Gabaret die Nachhut (9 Schiffe, 3 Brander). Die Stärke der Alliirten war 27 Schiffe, 4 Brander, 19 Galeeren, da inzwischen noch 10 der letzteren in Palermo zu ihnen gestoßen waren.

Als die Franzosen am 31. Mai in Sicht gekommen waren verankerten sich die Alliirten am 1. Juni etwa 3—4 Kabellängen außerhalb des Hafeneinganges in einer halbmondförmigen Linie; die spanischen Schiffe nahmen die Mitte ein, die Holländer beide Flügel und die Galeeren waren ebenfalls auf letzteren gleichmäßig vertheilt. Der linke Flügel stützte sich auf die Mole mit ihren beiden Forts, die Mitte wurde durch die Festung Castellamare gedeckt, der rechte Flügel durch ein anderes Fort und die Bastionen der Stadt. Den Oberbefehl führte Ibarra, sein Vorgänger Zarda war als Zuschauer auf das Admiralschiff kommandirt, eine Strafe für sein Verhalten bei Catania, wie sie grausamer wohl kaum erdacht werden konnte.

Vivonne entsandte einige seiner höheren Offiziere (Gabaret, Tourville u. a.) in einer von sämmtlichen Galeeren geleiteten Felukke zur Recognoscirung. Sie ruderten auf fast halbe Kanonenschußweite längs der ganzen feindlichen Linie, ohne daß sie merkwürdiger Weise im geringsten behelligt wurden.

Bei dem darauf zusammenberufenen Kriegsrathe wurde Tourville's Angriffsplan adoptirt. Er bestand darin, daß 9 Schiffe und 3 Brander unter Preuilly d'Humières sich zunächst auf den rechten Flügel werfen sollten unterstützt von 7 Galeeren, um die gefechtsunfähig gewordenen Schiffe aus der Linie zu bugsiren. Nachdem der Kampf begonnen, sollte der Rest der Flotte Centrum und linken Flügel der Feinde gleichzeitig angreifen.

Die Ausführung geschah in der geplanten Weise, und der Kampf, in dessen Schilderung ich hauptsächlich Guérin folge, begann.

Preuilly setzte sich an die Spitze seiner in Schlachtlinie formirten Abtheilung und hielt mit frischem Nordostwinde, der jedoch wenig Seegang verursachte auf den holländischen rechten Flügel ab, der vom Contre-Admiral van Middellandt (Schiff Steenberg) kommandirt wurde.

Mit staunenswerther Kühnheit ging er bis auf eine Kabellänge heran trotz des furchtbaren Feuers, mit dem die Holländer ihn empfingen, ankerte, ließ die Brander fertig machen und begann erst dann das Feuer zu erwidern. Von beiden Seiten wurde eine Zeit lang auf das Hartnäckigste gekämpft und die Franzosen litten sehr, so daß es fraglich gewesen wäre, ob sie den Sieg errungen, wenn nicht wiederum spanische Feigheit die tapferen Holländer im Stich gelassen und sie geopfert hätte.

Nach den getroffenen Bestimmungen hatten sich die übrigen Franzosen auf Centrum und linken Flügel geworfen und auch hier nahm die Schlacht anfänglich durchaus keine ungünstige Gestalt für die Alliirten an, da sich sowohl die Holländer, wie auch der General-Admiral von Spanien, Ibarra auf das

Glänzendste vertheidigten. Da aber kappte der spanische Vice-Admiral kaum eine halbe Stunde nach Beginn des Kampfes aus Furcht vor feindlichen Brandern seine Kabeltaue, um sich an die Küste treiben zu lassen. Nun war die Linie geöffnet und die Franzosen warfen sich mit gewaltiger Wucht auf den rechten Flügel. Dadurch zwangen sie zwei holländische Schiffe ebenfalls ihre Taue zu kappen und brachten die übrigen in Verwirrung. Diese erste Unordnung in der feindlichen Linie gab Preuilly's Brandern die erwünschte Gelegenheit in Action zu treten und sie ließen sich dieselbe nicht entgehen. Sie hefteten sich an van Middellandt's Flaggschiff „Steenberg" und sehr bald stand dasselbe in vollen Flammen. Der Admiral kappte seine Taue, aber das brennende Schiff war nicht mehr steuerfähig; es trieb auf die „Freiheit" und „Leyden" und steckte sie ebenfalls in Brand. Doch dies war nur das Vorspiel zu einem furchtbaren Drama, so grauenhaft, wie es nur die Schrecken des Krieges irgendwie erzeugen können. Ein vollständiges Melée griff Platz, Feind und Freund schossen auf einander, weil sie sich nicht mehr erkannten und der Schrecken wurde allgemein. In den dichten Rauchwolken sah man fast nichts als die Havarien, welche die entgegenstehenden Geschütze anrichteten. Diese Finsterniß benutzten zwei französische Brander, um ihre Enterhaken an das spanische Admiralschiff zu klammern, der eine an der Seite der andere am Heck, als ob sie fürchteten, daß für einen solchen Coloß eine der unheimlichen Höllenmaschinen nicht ausreichen würde.

Vergebens suchte die Besatzung sie abzuwehren und wenn alle Spanier so heroisch gewesen wären, wie die auf diesem Schiffe befindlichen 200 wallonischen Offiziere, welche den

übrigen Mannschaften das Beispiel gaben kämpfend zu sterben, so würde das Schicksal der Alliirten weniger grausam gewesen sein. Beide Brander entzündeten sich gleichzeitig und in wenigen Minuten züngelten auch die Flammen an dem dem Verderben geweihten Admiralschiffe empor, ergriffen Tauwerk, Segel nnd Masten und hüllten es in einen feurigen Mantel vom Rumpf bis zu den Toppen. Die Blitzesschnelle, mit der sich das Feuer verbreitete erzeugte in der feindlichen Linie eine Panik, die sich wohl begreifen, aber nicht beschreiben läſſt. Vice-Admiral De Haan sah, daß nichts mehr eine Niederlage abwenden konnte und versuchte mit dem Reste der Flotte zwischen den Molen und der Stadt zu stranden, um nicht ebenfalls durch die Flammen verzehrt zu werden. Doch dadurch wurde die Verwirrung nur noch größer und die französischen Schiffe und ihre Brander hatten leichtes Spiel, die Deroute des Feindes zu vollenden. Die Brander drangen in tollkühnem Muthe selbst bis in den Hafen und klammerten sich dort an ein gestrandetes spanisches Schiff, das sie dadurch der Vernichtung weihten. Auch hier versuchten die unglücklichen Opfer mit unerhörten Anstrengungen die Ungeheuer abzuwehren, aber ebenso vergeblich. Im Gegentheil wurde dadurch nur noch größeres Unheil im eigenen Lager herauf beschworen.

Das Feuer theilt sich auch andern in der Nähe befindlichen Kauffartheischiffen mit und bald ist der ganze Hafen von Palermo in ein Meer von Gluth verwandelt. Er erscheint wie ein einziger Hochofen, seine Wellen brodeln und kochen wie vulkanische Massen. Düstere schwere Rauchwolken durchloht von Flammenbündeln sprühen aus den Luken der unglücklichen Schiffe, die zerreißenden Segel flattern wie feurige Flaggen im Winde, und die Masten brennen wie

riesige Kerzen, um hier und dort abzubrechen, mit donnerndem Fall über Bord zu stürzen und zischend in den Wogen zu verschwinden.

Von Zeit zu Zeit wird die ganze Atmosphäre durch ein furchtbares Krachen erschüttert — eine Pulverkammer ist vom Feuer ergriffen und sprengt Schiff und Mannschaft in die Luft. Gewaltige Trümmer werden hoch empor geschleudert, um mit menschlichen Gliedern und verstümmelten Leichen vermischt, wieder herunterzukommen. Die auf diese Weise Umgekommenen sind noch am wenigsten zu beklagen, sie haben kaum Todesnoth empfunden — doch was selbst die Sieger mit Schauer betrachten und als grausame Nothwendigkeit des Krieges trauernd beklagen, das sind die Unglücklichen, welche langsam inmitten des Rauches ersticken müssen, sich hülflos in den Flammen krümmen oder verstümmelt sie zu bekämpfen suchen, um sich zuletzt blutend und verbrannt in das Wasser zu stürzen und dort dennoch ihren Tod zu finden.

Auf den vom Feuer ergriffenen spanischen Galeeren spielen sich aber die erschütterndsten Scenen ab. Die elenden fast nackten Ruderer machen Anstrengungen wie Verdammte der Hölle, um ihre Fesseln zu brechen, die sie an das Feuer ketten. Ihr markdurchdringendes Geschrei fleht zum Himmel empor, ohne Erhörung zu finden und erbarmungslos verfallen sie dem Geschick, langsam zu verbrennen. Allmälig werden die Todesschreie schwächer, dann verstummen sie ganz und die verkohlten Leiber der Unglücklichen sinken mit der bis auf die Wasserfläche niedergebrannten Galeere auf den Meeresgrund hinab.

Die Stadt Palermo selbst wird nicht weniger schrecklich heimgesucht, als der Hafen. Die Geschütze der brennenden

Schiffe entladen sich und richten überall Zerstörungen an. Häuser stürzen zusammen, die Straßen bedecken sich mit blutenden Körpern und zerrissenen Gliedern, nach den Berichten von Augenzeugen ein wahres Bild der Hölle. — In der sinnverwirrenden Angst haben die Bewohner den Reliquienschrein der heiligen Agathe und die Zange ausgestellt, mit welchen der Märtyrerin das Fleisch vom Körper abgerissen wurde. Sie erhoffen von ihnen, den Gegenständen hoher Verehrung Macht Hülfe und Rettung — doch auch sie sind erbarmungslos; alle Schrecken des Krieges hier heraufbeschworen und in gräßliche Weise zusammenwirkend bleiben unerbittlich, unbesieglich, bis es dem Schlachtengott gefällt, das gezückte blutgetränkte Schwert zu senken.

Vivonne hätte sich, wollte er den Schrecken benutzen, ohne großen Widerstand der Stadt selbst bemächtigen können, doch er wusste, daß es Ludwig XIV. weniger darum zu thun war, seine Macht in Sicilien zu erhalten, als Spanien und Holland zu demüthigen. Er glaubte deshalb mit der gänzlichen Niederlage ihrer Flotten zufrieden sein zu können und zog sich nach Messina zurück.

Jene Niederlage war allerdings furchtbar; vier spanische, drei holländische Kriegsschiffe, eine kleine Fregatte und zwei spanische Galeeren, darunter die Kapitane reale des Galeerengenerals Spoletto sowie eine Reihe Transport- und Handelsschiffe waren total verbrannt, alle übrigen schwer beschädigt. Eine große Menge edler Spanier unter ihnen der Generaladmiral Ibarra und der Admiral Flores kamen auf gräßliche Weise in den Flammen um, während sich der spanische Gesammtverlust auf 15—1800 Mann bezifferte. Ibarra verlor bald nach Beginn des Kampfes durch eine Kanonenkugel

ein Bein; er gab das Kommando an Zarda, der durch heldenmüthige Tapferkeit zusammen mit den 200 wallonischen Offizieren seine Schuld von Catania, oder von Mont Gibel, wie später die Seeschlacht am 22. April benannt wurde zu sühnen suchte. Er sühnte sie auch mit dem Tode und seine Leiche flog mit dem Schiffe in die Luft, um von den Wellen aufgenommen und auf ihrem Grunde gebettet zu werden.

Die Holländer verloren 2 Flaggoffiziere, Contre-Admiral van Middellandt und Vice-Admiral De Haan, 7 Offiziere und 250 Mann, da die Mannschaften der verbrannten Schiffe sich rechtzeitig retten konnten. De Haan fiel in der letzten halben Stunde der Schlacht, eine Kanonenkugel nahm ihm den Kopf fort. Er hatte bis zum letzten Augenblicke auf das Unerschrockenste und Tapferste gekämpft und seinen so wie den Anstrengungen seiner Untergebenen war es gelungen, sowohl größeres Unheil von der holländischen Flotte abzuwenden, als auch namentlich, die „Eintracht“, das Schiff welches noch den Leichnam des großen de Ruiter trug, davor zu bewahren, daß es in Feindes Hand fiel oder vom Feuer vernichtet wurde.

Man hat den Verlust der Schlacht der verankerten Kiellinie der Alliirten zugeschrieben und gewiß trägt sie Schuld daran, aber wenn es auch, was man nicht weiß, in De Haan's Hand lag, den spanischen Admiral zu veranlassen, daß dieser den Franzosen in See entgegen ging, so ist er gewiß entschuldigt, wenn er es trotzdem nicht that. Er hatte es selbst bitter erfahren, wie wenig verlässlich die Spanier als Bundesgenossen waren und wie feige sie sich bei Mont Gibel benommen hatten. Er wollte sich deshalb dem nicht zum zweiten Male aussetzen und glaubte besser zu thun, wenn er unterstützt von den Landbatterien und mit dem Hafen un-

mittelbar im Rücken den Angriff erwartete. Auch mochte ihn noch ein anderer Umstand bewogen haben, jene ihm sicherer erscheinende Stellung zu wählen. Es konnte ihm nicht entgangen sein, daß nach de Ruiters Tod auch in seiner eigenen Flotte nicht mehr der Geist der selbstlosen Hingabe, des unbegrenzten Vertrauens zu der Führung, der todesverachtenden Tapferkeit und des freudigen Gehorsams herrschte, wie vordem.

De Ruiter war gewissermaßen der sichtbare Gott der schwimmenden Welt gewesen, die er kommandirte. Jedermann glaubte an ihn, an sein Genie an seine Weisheit, an seine Unbezwinglichkeit und liebte ihn wie einen Vater. Dieser Glaube verband alle seine Untergebenen so eng mit ihm, daß die Macht seines Geistes gewissermaßen auch auf sie hinüberstrahlte und in der Schlacht ihnen sowohl moralisch wie physisch oft eine fast unwiderstehliche Kraft verlieh.

Nachdem dieses Band aber einmal zerrissen, das Auge des Helden, das auf ihnen geruht, von der Nacht des Todes geschlossen, der Mund, dessen Worte sie so oft begeistert hatte für immer verstummt war, da schwand auch jenes blinde Vertrauen zu der obersten Führung, und Zweifel, Zögern und Furcht trat an seine Stelle. So lange hatten die holländischen Seeleute sich wegen der spanischen Feigheit wenig Sorge gemacht — ihr Vater de Ruiter war ja da; aber jetzt, da ein anderer an seine Stelle trat, der wohl die Flotte kommandiren aber nie Jenen ersetzen konnte, da wurde die Stimmung eine andere und an die Stelle der früher glänzenden Eigenschaften trat Hoffnungslosigkeit, Entmuthigung und Lockerung jener eisernen Disciplin, welche unter de Ruiter nicht eine Folge unnachsichtlicher Strenge, sondern freiwillig

entgegengebracht und der Ausfluß der Liebe und Verehrung war, die man allgemein dem Gefallenen gezollt hatte.

Mit diesen Faktoren hatte De Haan zu rechnen und sie erklären die von ihm gewählte Schlachtordnung, wenn sie ihm und der Flotte auch so verhängnißvoll wurde.

Man erzählt, daß einige Zeit vor Palermo de Ruiters Herz auf einer leichten Fregatte nach Holland gesandt wurde. während der einbalsamirte Körper auf der „Eintracht" zurückblieb. Du Quesne hatte jene Fregatte gesehen, gejagt und genommen. Nachdem er erfahren, welchen traurigen Schatz sie barg, ging er an Bord und in die schwarzausgeschlagene Kapitänskajüte. Als er sich der das Herz einschließenden silbernen Vase näherte, erhob er die Hände zum Himmel und sprach mit bewegter Stimme die ebenso den Lebenden wie den Todten ehrenden Worte: „Das ist also alles, was von dem großen Manne geblieben, der tausendfach Gefahren entgangen, um hier seinen Tod zu finden." Dann wandte er sich zu dem Kapitän und sagte: „Mein Herr Kapitän, Ihre Mission ist zu ehrwürdig um sie zu stören, segeln Sie unbehelligt nach Ihrem Vaterlande."

Die Franzosen hatten bei Palermo verhältnißmäßig sehr wenig gelitten. Während auf der alliirten Flotte fast alle Admirale gefallen waren, verloren jene keine höheren Offiziere und ihre Einbuße an Mannschaften war auch nur gering. Ein Theil ihrer Schiffe war zwar arg zerschossen aber seefähig geblieben.

Du Quesne hatte wie immer seine Schuldigkeit gethan. Sein Muth, seine Umsicht und Kaltblütigkeit hatten nach dem allgemeinen Urtheile sehr viel zu dem glänzenden Erfolge des Tages beigetragen, aber in Vivonnes Verhalten gegen ihn

schien ein merkwürdiger Umschwung eingetreten zu sein. In seinem Schlachtbericht lobte er alle anderen Offiziere nur Du Quesne nicht. Fürchtete er dadurch seinen eigenen Ruhm zu schädigen, wenn er die Leistungen seines ersten Untergebenen in günstigem Lichte darstellte, wie sie es verdienten? Man darf wohl annehmen, daß diese Eifersucht es war, welche seine frühere Gesinnung und sein Wohlwollen so gewandelt hatte, wenngleich es ihm durch dies unedle Ignoriren nicht gelang, Du Quesne in der Meinung des Königs und Colberts herabzusetzen. Ebensowenig vermochten die unausbleiblichen Verleumdungen von anderer Seite Einfluß zu üben, dafür erhielt der schuldlos Angegriffene bald glänzende Beweise.

Colbert schrieb ihm unter dem 30. Mai in Bezug auf die Schlacht von Mont Gibel unter anderm: „Ich weiß nicht Worte zu finden, um Ihnen meine Freude über den Ruhm auszusprechen, mit dem Sie die Flotte des Königs bedeckt haben und ich zweifle nicht, daß Letzterer Ihnen selbst seine Genugthuung über beide in diese Campagnen von Ihnen gelieferte Schlachten zu erkennen geben wird. Seien Sie überzeugt, daß alle Ihre Rathschläge zum Besten des königlichen Dienstes beachtet und zur Ausführung gebracht werden sollen und ebenso dürfen Sie versichert sein, daß weder Kabalen noch Korrespondenzen im Stande sind, das von dem Könige in Sie gesetzte Vertrauen zu erschüttern." Ebenso erwiderte er Valbelle, der ihm einen Schlachbericht über den Kampf bei Palermo eingesandt, diesen aber zuvor in Messina bekannt gegeben hatte, auf dessen verleumderische Angriffe gegen Du Quesne folgendes:

„Der von Ihnen eingesandte Bericht war bereits vor seinem Abgange in Messina veröffentlicht und so waren mir

auch die hämischen Gerüchte, die man dort über Alles, was Herr Du Quesne Schönes und Großes vollführt, ausgestreut hat, schon vier Tage früher bekannt ehe Ihr Brief eintraf.

Sie haben in beiden Schlachten voll Ihre Schuldigkeit gethan, und Sie werden sowohl mich wie meinen Sohn stets bereit finden, Ihre Leistungen dem Könige gegenüber in jeder Beziehung zu würdigen, aber gleichzeitig ist es nothwendig, daß Sie sich von zwei Wahrheiten überzeugt halten. Die eine ist, daß Sie nichts für Ihren eigenen Ruhm und Ihren persönlichen Nutzen thun können, wenn Sie nicht auch zum Nutzen und Ruhm Ihrer Vorgesetzten, ja selbst Ihrer Gleichgestellten beitragen wollen; die andere, daß Sie niemals, weder bei mir noch bei meinem Sohne ein günstiges Gehör für so hämische Verleumdungen finden werden, über wen es auch sei, am allerwenigsten aber über einen Mann, der zwei so ruhmvolle Schlachten geliefert hat, wie Du Quesne."

Es ist anzunehmen, daß Valbelle nach einer solchen beschämenden Zurechtweisung es später unterlassen hat, unwürdige Kritik an Du Quesne zu üben.

Nach der entscheidenden Niederlage bei Palermo wagten die Alliirten nicht wieder den Franzosen in See entgegenzutreten. Ueberdem riefen die Generalstaaten ihre Flotte ab und die dringensten Vorstellungen und Bitten des Marquis von Villafranca vermochten diesen Entschluß nicht wieder zum Wanken zu bringen. Die unselige Verbindung mit den Spaniern hatte Jenen bereits so schwere Opfer gekostet und es stand bei Fortsetzung der Feindseligkeiten für sie so viel auf dem Spiele, daß sie es für ein Verbrechen am Vaterlande hielten, noch länger mit den feigen und unzuverlässigen

Alliirten zu cooperiren, deren Schuld allein der traurige Ausgang des Seezuges gewesen war.

Kapitän Kallenberg führte die Reste der holländischen Schiffe und mit sich auf der „Eintracht“ die Leiche Ruiters nach Neapel, wo der aus Holland gesandte Admiral Almonde das Kommando der Flotte übernahm, um sie nach der Heimat zu geleiten.

Unterwegs begegnete Kallenberg auf weite Entfernung der Flotte von Du Quesne, den Vivonne sehr bald nach der Schlacht von Palermo nach Toulon geschickt hatte, um Truppen und Lebensmittel zu holen und der jetzt (Mitte August) mit 3000 Soldaten an Bord seiner 24 Schiffe auf dem Rückwege nach Messina begriffen war. Es kam jedoch zu keinem Renkontre, denn beide Flotten gingen sich aus dem Wege. Du Quesne hatte Ordre so schnell wie möglich die dringend nothwendige Hülfe nach Sicilien zu bringen. Außerdem waren seine Schiffe mit Soldaten überfüllt, unter denen epidemische Krankheiten grassirten, und wenn die Schlacht verloren ging, hätte er nicht nur den bisher gewonnenen Ruhm eingebüßt, sondern auch noch die französische Herrschaft auf Sicilien auf das Spiel gesetzt.

Vivonne gebot über zu wenig Truppen um den Feldzug auch zu Lande siegreich durchzuführen und diese wurden außerdem noch täglich durch Krankheiten decimirt. Was half es ihm, daß die Flotte jetzt das Meer beherrschte, wenn er am Lande eine Niederlage zu gewärtigen hatte? Vergebens schrieb er an die Montespan und schilderte ihr die Verhältnisse, um den Brief dem Könige zu zeigen. Wie schon früher bemerkt, war Ludwig weniger darum zu thun, Sicilien zu halten, als Spanien und Holland zu demüthigen und dies

war geschehen. Die erstrebte Herrschaft des Mittelmeeres war unbestritten erreicht; der Krieg hatte ungeheure Geldsummen verschlungen und der Kriegsminister Louvois, der ebenfalls von einer dauernden Eroberung nichts wissen wollte, paralysirte deshalb diesmal den Einfluß der mächtigen Maitresse. Es wurden Friedensunterhandlungen in Aussicht genommen und in Ludwigs hinterlistigem Sinne keimte bereits der Gedanke auf, selbst vor einem Verrath Messinas nicht zurückzuscheuen, wenn er dadurch von Spanien günstigere Friedensbedinguugen erwarten konnte. Vorläufig musste letztere Sache jedoch noch sehr geheim und vorsichtig betrieben werden, um nicht bei den heißblütigen Messinaern vorzeitig Verdacht zu erregen und möglicher Weise für die französischen Truppen eine zweite sicilianische Vesper heraufzubeschwören. Es wurde daher der Schein aufrecht erhalten und Vivonne mit Soldaten unterstützt, aber in so geringer Zahl, daß es zu einer irgendwie entscheidenden Action nicht kommen konnte.

Der spanische Vicekönig von Sicilien, Marquis von Villafranca befand sich in einer ganz ähnlichen Lage wie sein französischer Rival und auch er bat König Alfons vergeblich um ausreichende Hülfe. Dieser fühlte ebenfalls das Friedensbedürfniß und zögerte, noch neue unfruchtbare und kostspielige Opfer zu bringen.

So standen beide kriegführende Parteien sich abwartend gegenüber und im Jahre 1677 ereigneten sich deshalb keine Feindseligkeiten im Mittelmeere, während sie in transatlantischen Gewässern allerdings noch fortdauerten, wenngleich nicht zum Ruhme Frankreichs. Marschall d'Esstrées, trotz seines mehr als zweifelhaften Verhalten in Nordsee und Kanal

noch immer Günstling Ludwigs, wollte in Nacheiferung von Vivonne durchaus ebenfalls zum maritimen Ruhme seines Vaterlandes beitragen, obwohl er als Soldat längst seine Unfähigkeit zu dergleichen Expeditionen selbst hätte erkennen müssen.

Er hatte es auf die holländischen Besitzungen in Westindien und zunächst an die Insel Tabago abgesehen. Der König lieh den Seeoffizieren, wie das damals eine eigenthümliche Sitte war, Schiffe, welche die Betreffenden zu Raubzügen — denn anders konnte man meistens solche Expeditionen nicht nennen — aus eigenen Mitteln ausrüsteten und dafür die Hälfte der von ihnen gekaperten Prisen erhielten.

Auf diese Weise gelangte auch der Vice-Admiral von Frankreich d'Esstrées zu einer Flotte und ging damit nach Tabago. Ein kleiner Theil der Schiffe blieb vor dem Hafen, mit dem größeren segelte er hinein, aber ohne seemännische Vorsicht. Die Folge war, daß die meisten Fahrzeuge auf den Grund geriethen, von den Holländern angegriffen, beschossen und verbrannt wurden. Der kühne Vice-Admiral floh nun zuerst, ohne sich weiter um seine Leute zu kümmern, die bis auf einen Bruchtheil umkamen. Die Wenigen welche sich retten konnten, wurden von den draußen liegenden Schiffen aufgenommen. D'Esstrées Expedition war vollständig gescheitert; er musste mit Schimpf und Schande abziehen, blieb aber trotzdem in der Gunst des Königs, der ihn nach wie vor mit Beweisen seines Wohlwollens überhäufte, während dem tapfern Du Quesne, dem Ludwig verdankte, daß seine Flotte der holländischen und englischen ebenbürtig geworden war, nur mit Undank gelohnt wurde. Er wartete nicht nur vergebens auf die Erfüllung der ihm von Ludwig gemachten Ver-

sprechungen, sondern erhielt erst auf dem Beschwerdewege im Januar 1677 seine rückständige Pension nebst Tafelgeldern für das vorhergehende Jahr im Betrage von 5000 Livres. Colbert schrieb ihm bei dieser Gelegenheit: „Ich kann Sie versichern, daß Seine Majestät es ungemein bedauert, durch die Rücksicht auf Ihre Religion verhindert zu sein, Ihnen die größten Vortheile zuzuwenden."

Wie niedrig denkend zeigt sich Ludwig XIV. hier wieder. Zuerst eröffnet er scheinbar dankerfüllt für die großartigen Leistungen Du Quesne's ihm die glänzendsten Perspektiven und bedauert nach fast einem Jahre, durch Rücksichten auf seine Religion an der Erfüllung verhindert zu sein. Colbert fügt in demselben Schreiben zwar die Worte hinzu, er hoffe daß bei abermalig gutem Erfolge der bevorstehenden Action jene Rücksichten schwinden würden, doch was bezweckte diese Aeußerung? wo stand eine Action bevor? die Holländer hatten das Mittelmeer verlassen, die Spanier wagten sich nicht aus den Häfen hervor und es war jetzt allgemein bekannt, daß Friedensverhandlungen schwebten. Es gehörte also für Du Quesne nicht viel Scharfsinn dazu, in den ihm durch Colberts Hand zugegangenen königlichen Versprechungen nur eine wiederholte Lockung für den Uebertritt zum Katholicismus zu sehen. Doch der glaubenstreue Mann schwankte nicht. Er erinnerte sich, welche Erniedrigungen sein Großvater der Religion wegen ertragen, wie er den Adel geopfert und sich mühevoll von seiner Hände Arbeit genährt — sollte er, der Enkel eines solchen heroischen Mannes weniger stark weniger muthig sein, wenn es sich darum handelte, dem Glauben der Väter treu zu bleiben? Möglicherweise kostete es dem ehrgeizigen Admiral einen schweren Kampf, den Verlockungen zu

widerstehen und dem in den Kämpfen eines halben Jahrhunderts so wohl verdienten Marschallsstabe zu entsagen. — Doch wenn dies war, dann bestand er siegreich den Kampf, was ihm um so mehr zur Ehre gereichte und die Antwort auf Colberts Brief war die Bitte um seinen Abschied.

Colbert gab sich alle mögliche Mühe, ihn von diesem Entschlusse abzubringen — lange vergebens, bis die Rücksicht auf die Zukunft seiner Familie ihn bewog das Gesuch zurückzunehmen und trotz der erlittenen Kränkungen weiter zu dienen. Der König wünschte, daß Du Quesne mit einem Geschwader von fünf Schiffen nach Messina ginge, um Vivonne wieder einige Verstärkungen zu bringen und daß er sich auf der „St. Louis" einschiffte. Dies seit 1669 bereits fertige, aber noch nicht ausgerüstete Schiff betrachtete Ludwig als das schönste und größte seiner Flotte. Es hielt 2400 Tonnen, trug 120 Geschütze und Ludwigs Stolz fühlte sich geschmeichelt es den übrigen seefahrenden Nationen zeigen zu können, doch Du Quesne war mit der Konstruktion nicht einverstanden und seiner Ansicht nach fehlte es dem Schiffe an Stabilität. Deshalb zögerte er lange, auf ihm seine Flagge zu heißen und als er endlich einwilligte, geschah es nur unter der Bedingung, gewisse nothwendige Aenderungen an ihm vorzunehmen. Durch alles Vorangegangene war sein dorniger Charakter natürlich nicht liebenswürdiger geworden und der Intendant Arnoul in Toulon, der Du Quesne's Geschwader auszurüsten hatte, war geradezu wüthend über die Ansprüche des Admirals. Er beschwerte sich auf das Heftigste bei Colbert, doch fand er bei diesem keinerlei Trost. „Seien Sie versichert" schrieb ihm dieser auf seine Klage „daß, wenn Sie auch noch 20 Jahre unter Herrn Du Quesne studirten, Sie

noch nicht so tüchtig für Ihren Posten sein würden, wie Sie dies jetzt von sich glauben. Sie können für Ihre eigene Belehrung und zum Vortheile des königlichen Dienstes nichts Besseres thun, als mit der größten Sorgfalt das zu beachten und auszuführen, was er Ihnen sagt."

Aus solchen Aeußerungen Colberts geht hervor, wie ungemein hoch er Du Quesne schätzte und daß er unbedingt Alles gethan hat, um ihn vorwärts zu bringen und auf die hohe Stelle zu setzen, die er nach seiner Ansicht längst verdient hatte. Wenn er trotzdem immer wieder in seinen Briefen auf den Religionswechsel zurückkam, so that er es gewiß nur mit Widerstreben und auf Geheiß des Königs. Er selbst kannte die Charaktereigenschaften Du Quesne's zu gut, um nicht zu wissen, daß er in diesem Punkte unerschütterlich fest sei.

Mitte Juni 1677 ging Letzterer endlich mit seinem Geschwader von 5 Schiffen nach Messina ab, um dort still zu liegen, denn zu thun gab es nichts. Die Vivonne gesandten Verstärkungen waren zu gering und genügten durchaus nicht für entscheidende Unternehmungen. Der Herzog war deshalb in Verzweiflung und forderte seine Abberufung, die ihm von Ludwig auch bewilligt wurde, um ihn durch den Marschall Feuillade zu ersetzen. Indeß wurde die Lage von Messina für den König selbst besorgnißerregend, da wieder neue Verwickelungen mit England drohten und er beschloß die baldige Räumung der Stadt.

Du Quesne erfuhr abermals die Kränkung, Feuillade auch zum Oberbefehlshaber der Flotte ernannt zu sehen, obwohl derselbe noch viel weniger vom Seewesen verstand als Vivonne, aber trotzdem gestaltete sich das Verhältniß merk-

würdiger Weise sehr gut, da der Marschall sich mit seinem Titel zu begnügen schien und dem Admiral alles überließ, weil er sehr bald dessen hervorragende Befähigung erkannte, und auch rückhaltslos anerkannte. Er schrieb über ihn an Colbert: „Herr Du Quesne's Ordnungssinn, Ueberblick und Wachsamkeit ist ohne Beispiel. Dabei habe ich in ihm mehr Geschmeidigkeit und Gehorsam gefunden als in dem geringsten Schiffsfähnrich" eine Aeußerung, die Colbert auf das Höchste in Erstaunen setzte, wenn sie ihm auch durchaus nicht unwillkommen war. Sie lässt sich nur dadurch erklären, daß Feuillade selbst so liebenswürdig gewesen sein muß, um Du Quesne die Abhängigkeit von ihm vollständig vergessen zu lassen.

Im Anfang April 1678 ging endlich die Räumung Messinas vor sich. Getreu seiner unedlen Politik ließ der König den Messinaern durch Feuillade vorspiegeln, daß er die Stadt durch die zeitweilige Zurückziehung der Truppen keineswegs aufgebe. In zwei Monaten werde er mit bedeutender Heeresmacht zurückkehren, bis dahin müssten sie sich jedoch so gut wie möglich allein der Spanier erwehren. Die Verrathenen glaubten anfänglich dieser Lüge, ließen die Franzosen ohne Schwierigkeit abziehen und mussten bald darauf ihre Vertrauensseligkeit auf das königliche Wort mit dem Verluste ihrer sämmtlichen Privilegien bezahlen, als sie von Allen verlassen den Spaniern die Thore zu öffnen gezwungen wurden.

Feuillade ging unter Du Quesne's Führung mit 5 Schiffen nach Toulon ab, bald darauf folgte Gabaret mit dem Reste der Truppen auf 120 Schiffen und das Einzige, zu dem sich Frankreich der schmählich verrathenen Stadt gegenüber noch herbeiließ war, daß es den am meisten kompromittirten Bewohnern gestattete, mit der Flotte nach Frankreich

zu fliehen. Ludwig hatte sich jedoch in seiner Hoffnung, durch die Aufgabe Messinas den Frieden mit Spanien zu beschleunigen getäuscht; im Gegentheil musste er befürchten, daß auch England ihm offen den Krieg erklären würde und er suchte deshalb schnell den Spaniern noch in Catalonien einen Schlag zu versetzen. Der Herzog von Navailles wurde mit einem Heere dorthin entsandt, während Du Quesne den Befehl erhielt, ihn mit einer Flotte von 10 Schiffen, 2 Fregatten, einem Brander und einer Zahl Galeeren an der Küste zu unterstützen, die Feinde von der französischen Küste fern zu halten und ihren Handel mit Toskana und Genua zu schädigen.

Mitte Mai passirte der Admiral Barcelona, wo sich ein spanisches Kriegsschiff unter den Schutz der Batterien geflüchtet hatte. Trotzdem griff er es an, zerschoß es und entsandte schließlich seinen Brander, um das Werk der Zerstörung zu vollenden. Der Kampf dauerte 5 Stunden, ohne daß die Franzosen große Verluste erlitten hätten, während die Action bei den Spaniern nur den Schrecken vor dem Namen Du Quesnes erneuerte und sie veranlasste, ihre Schiffe fortan in den Häfen zu verstecken.

Durch die neuen Niederlagen zu Lande und zu Wasser zeigte sich Spanien indessen auch bald geneigter zum Frieden, und die Unterhandlungen kamen wieder lebhaft in Fluß. Sie ließen einen Abschluß voraussehen, der auch am 10. August zu Nimwegen mit Holland und im September 1678 mit Spanien erfolgte. Du Quesne wurde deshalb Ende Mai von der Catalonischen Küste abberufen und mit seiner Flotte nach Genua entsandt. Letzteres hatte nämlich schon lange Ludwigs XIV. Mißfallen durch die Spanien zugewandten Sympathien erregt, kürzlich aber durch die Weigerung, die

französischen Galeeren zu salutiren, seinen Zorn zu hellen Flammen angefacht. Er sah darin eine Beleidigung, die nur mit Blut abgewaschen werden konnte und Du Quesne erhielt deshalb den Befehl, die Stadt zu insultiren und ihr allen möglichen Schaden zuzufügen. Er führte dies aus, indem er die Vorstadt St. Pier d'Arena durch die Galeeren beschießen ließ, von Cap Noli aus die Stadt selbst bedrohte und im Hafen 40 Handels- und ein Genuesisches Kriegsschiff zerstörte. Ein von Holländern geleitetes und für die Stadt bestimmtes Kornconvoy abzufangen gelang ihm jedoch nicht. Jene wagten ihm seit de Ruiters Tode nicht mehr entgegenzutreten, verkauften das Getreide in Spanien und gingen nach Holland zurück. So hatte er das ganze Mittelmeer von Feinden gereinigt und kehrte siegreich nach Toulon heim.

Die Strapazen der letzten Jahre waren nicht spurlos an dem nahe 70jährigen Manne vorübergegangen. Er fühlte das Bedürfniß der Ruhe und Erholung und forderte dafür einen längeren Urlaub, der ihm jedoch verweigert wurde. Statt dessen beauftragte ihn Colbert im Namen des Königs mit der Ausarbeitung zweier wichtigen und umfangreichen Reglements; das eine sollte den gesammten Dienst an Bord unter den verschiedenen Verhältnissen umfassen, das andere als Norm für die Konstruktion von guten Kriegsschiffen dienen. Sein Sträuben half nichts; Colbert drang so lange in ihn, bis er nachgab und vielleicht wurde er auch durch den Umstand dazu bewogen, daß der König endlich wenigstens einen Theil der früher gemachten Versprechungen erfüllte und ihm dadurch neuen Muth machte. Du Quesne wurde nobilitirt, erhielt 200,000 Livres zum Ankaufe eines Marquisats

in Bouchet und außerdem ein Jahresgehalt von 12,000 Livres. Der Dank kam spät, aber er kam doch wenigstens.

Die Kommission, welche unter Vorsitz Du Quesne's über die Konstruktion der Schiffe berieth, beendete ihre Arbeiten in bahnbrechender Weise. Seitdem erhielten die französischen Schiffe ihren wohlbegründeten Ruf als Schnellsegler mit vorzüglichen nautischen Eigenschaften, die sie sich bis in die neueste Zeit bewahrt haben.

Die bis dahin vorhandenen Dreidecker wurden aus dem Dienst im Ocean gänzlich zurückgezogen und ihr Fahren nur in der Levante gestattet, weil sie sich dort stets in der Nähe von Häfen befanden. Sie waren zu schwach in den Hölzern konstruirt, konnten in See ihre schwere Artillerie nicht gut tragen und es war mit ihnen sehr viel Unglück passirt. Verschiedene wurden entmastet oder schwer beschädigt und zwei gingen durch Kentern mit ihrer gesammten Besatzung verloren. Die neu entworfenen Bauvorschriften beugten diesen Uebelständen in Zukunft vor. Du Quesne machte bei dieser Gelegenheit auch zugleich den Vorschlag für Errichtung von Trockendocks, d. h. von jenen ausgemauerten Bassins, in welche die vollausgerüsteten Schiffe hineinschwimmen, um nach Schließung der Dockthore, Auspumpen des Wassers und Abstützen ihres Rumpfes trocken zu stehen und dann leicht reparirt werden zu können, während man sie nachher durch Einlassen des Wassers wieder aufschwimmen läßt. Er suchte seinen so viele Vortheile bietenden Vorschlag auch namentlich damit zu motiviren, daß das bis dahin gebräuchliche und nothwendige Aufschleppen der schweren Kriegsschiffe auf das Land zu Reparaturzwecken nicht nur sehr zeitraubend und kostspielig sei, sondern die Fahrzeuge auch nothwendig in

ihrem Verbande auf das Aeußerste anstrengen und schädigen müsse. Trotzdem drang er nicht damit durch und erst 100 Jahr später nahm man seine Idee wieder auf, um sie auszuführen und die Docks allmälig bei allen seefahrenden Nationen einzubürgern. Jetzt würde man bei den Größenverhältnissen der modernen Schiffe ohne sie garnichts machen können. Wahrscheinlich war damals nur Geldmangel die Ursache zur Ablehnung, da sonst Du Quesne als die erste Autorität Europas in maritimen Dingen — wenigstens für die Franzosen galt. 1677 war Toulon zum größten Theile niedergebrannt. Colbert hatte beschlossen, daraus einen Kriegshafen und eine Festung ersten Ranges nach des berühmten Vauban Pläne zu machen und die Ausführung forderte kolossale Summen.

Gegen Ende des Jahres 1679 wurde Ludwig XIV. in Bezug auf seine protestantischen Unterthanen noch bedeutend unduldsamer, als er bisher gewesen. Er gab den Marine-Intendanten Befehl, Belohnungen Beförderungen und Pensionen denjenigen Marine-Offizieren zu verheißen, welche ihren Glauben wechseln würden, andrerseits aber den Bekennern der „sogenannten“ reformirten Religion innerhalb 3 Monaten mit Entlassung zu drohen. Zwar nahmen die Intendanten es mit der Ausführung dieses Befehls nicht so genau, weil zu viel Offiziere sich zum Calvinismus bekannten und es gab noch Jahrelang nachher auf der Flotte nicht nur protestantische Lieutenants, sondern auch Kapitäne; immerhin zeigte sich aber darin der von Jahr zu Jahr unbeugsamere Wille des Königs, der kurze Zeit später so namenloses Elend über Millionen seiner Unterthanen bringen sollte.

Du Quesne allein war von jener Maßregel ausgenommen,

wenngleich er doch in anderer Weise davon betroffen wurde. Ludwig hatte an die Schenkung des Marquisats Bouchet die Bedingung geknüpft, daß innerhalb dessen Grenzen nie protestantischer Gottesdienst ausgeübt werden dürfe. Diese Beschränkung war zwar drückend, ließ Du Quesne aber wenigstens Gewissensfreiheit und er glaubte daraus entnehmen zu dürfen, daß man nicht zwangsweise gegen ihn vorgehen werde.

Der König gab indessen die Hoffnung nicht auf, ihn dennoch wieder zur katholischen Kirche zurückzuführen und beauftragte den Bischof Bossuet, das Seinige dazu zu thun, freilich ohne jeden Erfolg. Weder die bischöfliche Beredtsamkeit noch die wiederholten im Auftrage Ludwigs geschriebenen Briefe Colberts brachten den charakterfesten Mann zum Wanken. In würdiger Weise wies er alle gemachten Versuche entschieden zurück.

Anfang 1680 erhielt er den Befehl, mit einem Geschwader von 7 Schiffen nach Tripolis zu gehen, die dortigen Corsaren, welche den Handelsschiffen wieder vielen Schaden zufügten, am Auslaufen zu hindern und dann sich nach Smyrna zu begeben, um die dort befindlichen französischen Handelsschiffe nach der Heimat zu escortiren. Die öffentlichen Kassen waren aber wieder einmal so leer, daß er vor seinem Abgange um das ihm zuständige Gehalt und die von ihm für Ausrüstung gemachten Zulagen geradezu betteln musste, und auch die für Abfassung des Bau-Reglements versprochene Summe wurde ihm vorenthalten. Die von ihm in Tripolis eingeleiteten Friedensverhandlungen führten zu keinem Resultate, wie er es auch nicht anders erwartet hatte. Er war längst zu der Ueberzeugung gekommen, daß eine so schwächliche Kriegsführung gegen die Barbaresken keinen

Nutzen bringen und die Insolenz der Raubstaaten nur erhöhen könne. Nur die Entfaltung einer größeren Macht, eine blutige Züchtigung und das beständige Inseehalten von Geschwadern zur Blockirung ihrer Küsten war im Stande, diese Völkerschaften im Zaume zu halten, und er nahm keinen Anstand, Colbert seine Ansichten darüber offen auszusprechen. Aus demselben Grunde musste er unverrichteter Sache von Algier abziehen, wohin er im September geschickt wurde, um die Herausgabe der von Algierischen Kapern gegen die Verträge gemachten französischen Sklaven zu fordern. Man setzte ihm als Antwort nur hochmüthigen Spott entgegen und es fehlte ihm die Macht seine Forderungen zu erzwingen. Das ganze Resultat des Seezuges war die Wegnahme zweier Tripolitaner Korsaren gewesen. Nach der Campagne erhielt Du Quesne endlich den schon seit Jahren erbetenen Urlaub, doch lange konnte er denselben nicht genießen, denn schon im nächsten Frühjahr wurde er wieder an die Spitze eines Geschwaders gestellt, um Tripolis zum Frieden zu zwingen, mit dem Auftrage, die Korsaren dieses Staates selbst unter dem Schutze großherrlicher Festungen anzugreifen. Die Tripolitaner hatten an der Küste der Provence kürzlich wieder zwei französische Schiffe gekapert, waren aber damit nicht nach der Küste von Afrika gegangen, wo sie französische Kreuzer fürchteten, sondern nach dem griechischen Archipel, und glaubten sich im Hafen der den Türken gehörigen Insel Chios, wo sie Zuflucht gesucht, völlig sicher. Du Quesne hatte sie jedoch mit seinen 7 Schiffen scharf verfolgt und fand sie in ihrem Schlupfwinkel auf. Er ankerte vor der Hafenmündung und zeigte der Stadt seine Breitseiten. Der türkische Kommandant sandte einen Janitschar mit einem Briefe

des französischen Konsuls in italienischer Sprache. Du Quesne wies denselben mit der Aeußerung zurück, daß er kein Italienisch verstehe und schickte seinerseits einen Offizier zu dem türkischen Pascha mit der peremptorischen Forderung, die Schiffe herauszugeben, da Frankreich mit Tripolis im Kriege sei. Im Weigerungsfalle würde er sie im Hafen zusammenschießen, sonst aber türkisches Eigenthum unter der Voraussetzung schonen, daß von den Festungswerken nicht auf ihn selbst geschossen würde. Er gab zwei Stunden Bedenkzeit und eröffnete nach Ablauf dieser Frist das Feuer auf die Tripolitaner. Sie erwiderten dasselbe zwar anfangs, wurden aber in kürzester Zeit so zusammengeschossen, daß sie bei tieferem Wasser, als der Hafen hatte, gesunken wären. Es ist nicht ganz bestimmt, ob die türkischen Batterien ebenfalls das Feuer aufnahmen; Du Quesne behauptete es jedoch, hielt sich durch keine Rücksichten mehr gebunden und ließ seine Geschütze 4 Stunden lang mit solcher Kraft gegen die Bastionen und die Stadt spielen, daß erstere in einen Schutthaufen verwandelt und eine große Menge Häuser, Moscheen und andere öffentliche Gebäude zerstört wurden.

Diese Maßnahme verbreiteten einen solchen Schrecken unter der Bevölkerung, daß der Pascha einen Parlamentair mit der Bitte schickte, ein Fahrzeug nach Konstantinopel senden zu dürfen, um durch Vermittelung des dortigen französischen Gesandten die Sache zu ordnen. Du Quesne bewilligte das Ersuchen, blockirte aber Hafen und Insel hermetisch. Eine vom Pascha erbetene Unterredung lehnte er ab und wollte sie nur unter der Bedingung gestatten, daß Jener die Tripolitaner zum Frieden zwänge und ihnen keinen Schutz mehr gewährte.

Es ist interessant, diesem thatsächlichen Verlauf der Dinge eine Relation von türkischer Seite gegenüberzustellen, welche E. Sue aus den Versailler Archiven geschöpft und in seiner Seekriegsgeschichte veröffentlicht hat. In diesem orientalisch blumenreichen Schriftstücke wird der Hergang folgendermaßen erzählt:

„Die ungläubigen Franken, welche Gott ausrotten möge, Menschen ohne Rast und Ruhe, sind nach Chios unter Anführung eines alten Kapitäns gekommen, der sich auf einer schönen Gallione befand und von 5 bis 6 andern begleitet wurde. Sie haben 4 bis 5 Stunden auf die Schiffe von Tripolis aus der Barbarei geschossen, außerdem die Festungswerke und die Moscheen beschädigt und würden auch nicht aufgehört haben, wenn nicht die Kanonen der wahren Gläubigen mit ihren Leibern von Bronce und ihren Drachenmäulern, welche Flammen und Eisen speien, an ihnen das Wort unseres Korans erfüllt hätten: Sie haben die Furcht in ihre Herzen geschleudert.

Da aber der Schrecken in diese verfluchten Franken (deren letztes Nachtlager die Hölle sein wird) gefahren war und sie an offener Gewaltthat hinderte, so versuchten sie es auf andere Weise, schlichen im Geheimen um den Hafen von Chios, griffen alle Handelsschiffe auf, welche den Tripolitanern Hülfe bringen wollten und kamen und gingen wie Narren, indem sie alle möglichen Drohungen machten.“

Der Pascha hatte inzwischen auf einer Galeere einen Courier nach Konstantinopel an den „obersten Herrscher der bewohnbaren Welt“ geschickt, um ihm Bericht über die Zerstörung der Moscheen durch die Kanonen des „alten französischen Serdars“ abzustatten, dieses „verfluchten Greises, der sich

mit dem Meere von Chios vermählt zu haben scheine und die Umgebungen der Stadt keinen Augenblick verlasse.“ Dieser Bericht erregte in Konstantinopel einen wahren Sturm und versetzte den Sultan Mehemet IV. in unbeschreibliche Wuth, um so mehr als das Verhältniß zwischen der Pforte und Frankreich bereits seit 10 Jahren ein sehr gespanntes war. Diese Differenz hatte 1670 in einer Etiquettenfrage ihren Ausgang genommen, sich seitdem immer schärfer zugespitzt, drohte allmälig zum Kriege zu treiben und es ist anzunehmen, daß sie den Grund zu dem sonst gegen das Völkerrecht verstoßenden Befehle Ludwigs an Du Quesne gegeben hatte, die Tripolitaner auch in Großherrlichen Häfen anzugreifen. Der Fall charakterisirt aber jene Zeiten und die kleinlichen Ursachen, welche Anlaß zu oft mörderischen Kriegen gaben, wenn man erfährt, daß der ganze Streit sich um ein — Sopha handelte.

In jenem Jahre waren die Verträge zwischen Frankreich und der Türkei, deren gegenseitiges Verhältniß bis dahin ein gutes zu nennen war, abgelaufen und zu ihrer Erneuerung wurde der Marquis von Nointel als Unterhändler nach Konstantinopel geschickt.

Die Türken machten jedoch Schwierigkeiten. Sie waren mißtrauisch geworden, weil im Jahre zuvor Frankreich im Namen des Papstes den mit den Türken im Kriege befindlichen Venetianern Hülfe gesandt hatte und bei dieser Gelegenheit entstand die berühmte Sophafrage, welche zu ihrer endlichen Erledigung nicht weniger als 14 Jahre bedurfte.

Nointel beanspruchte nämlich beim Empfang durch den Großvezier Kuprili Pascha das Sopha, d. h. einen ebenso hohen Polstersitz, wie der Großvezier selber und zwar neben

diesem auf einer Estrade, während man ihm nur einen niedrigen und auf dem Fußboden bewilligen wollte. Da von beiden Seiten nicht nachgegeben wurde, unterblieb auch jeder officielle Empfang Nointels bei dem Sultan und Kuprili, jedoch sah der Gesandte den letzteren privatim und verlangte die Herausgabe der heiligen Orte in Jerusalem, deren sich die Türken bemächtigt hatten, sowie im Interesse des französischen Handels freie Passage durch Egypten und das rothe Meer, was beides abgelehnt wurde. Es fehlte Nointel sowohl an der nöthigen Macht, um seinen Forderungen Nachdruck zu geben, wie an Geld, um die türkischen Würdenträger zu bestechen. Beides konnte ihm nicht gewährt werden, da Frankreich anderweitig kostspielige Kriege führte und die Staatskassen an chronischer Erschöpfung litten. Der Gesandte bat deshalb um seine Abberufung, erhielt sie auch, blieb aber trotzdem noch, da inzwischen Kuprili gestorben war und er von dessen Nachfolger Kara Mustapha mehr Nachgiebigkeit erwartete. Wirklich gelang es seiner zähen Energie und diplomatischen Gewandtheit auch etwas zu erreichen. Wenn auch das Sopha immer noch verweigert wurde, machte die Türkei auf anderen Gebieten Concessionen und Frankreich erhielt das Protektorat über die heiligen Orte.

Nointels Nachfolger in Konstantinopel wurde Guilleragues, dem jedoch die Festigkeit und Gewandtheit seines Vorgängers abging, und der der hohen Pforte weniger Respekt einzuflößen verstand. Als deshalb durch den Courier die Nachricht von den Ereignissen in Chios anlangte, ließ der zornentflammte Sultan ihn in sehr kategorischer Weise zu sich entbieten, machte ihm die heftigsten Vorwürfe über die unerhörte Frechheit des „alten Serdars“ und nahm keinen Anstand ihn mit

der seidenen Schnur oder wenigstens mit der Einkerkerung in das Staatsgefängniß der sieben Thürme zu bedrohen. Die Sache verlief jedoch nicht so schlimm und man wurde im Divan allmälig etwas ruhiger. Der Krieg mit Deutschland war im Gange und es schien nicht opportun jetzt auch noch Konstantinopel dem Angriffe einer französischen Flotte auszusetzen. Du Quesne's Auftreten hatte trotz allem gewaltig imponirt und er schien ein zu rücksichtsloser Gegner zu sein.

Der Sultan stellte deshalb Guilleragne die Alternative zwischen Gefängniß oder der Zahlung einer Entschädigungssumme von 100,000 Thlr. für Chios nebst einer öffentlichen Entschuldigung. Gleichzeitig wurde der Versuch gemacht, Du Quesne durch Entsendung des Kapudan-Pascha, als „unumschränkten Stellvertreter des Beherrschers der sieben Himmelsstriche auf dem Meere dieser weiten Welt" mit 32 Galeeren einzuschüchtern. Du Quesne ließ auch die Galeerenflotte unbehindert in den Hafen einlaufen, ohne jedoch die üblichen Salute zu wechseln. Als sie indessen darin war, notificirte er dem Kapudan-Pascha sehr höflich in türkischem Styl, daß seine Galeeren „fernerhin nicht mehr den Vorzug haben würden, die Gewässer von Chios außerhalb des Hafens mit ihrer Gegenwart zu beehren" bis ihm die Tripolitaner Corsaren ausgeliefert seien. Gleichzeitig ersuchte der Admiral nicht zu lange damit zu zögern, da er sonst selbst in den Hafen kommen werde, um sie zu holen und nicht allein sie, sondern sämmtliche 32 Galeeren zu verbrennen, sobald sie die geringste feindliche Demonstration machten.

Diese Energie verfehlte nicht ihren Zweck. Der Kapudan-Pascha wurde durch die Drohungen so eingeschüchtert, daß er sich nicht nur ohne den leisesten Widerstand blockiren ließ,

sondern auch alle Ruderer ausschiffte, um sie an Land einzuquartieren, falls Du Quesne, wie er fürchtete, den Hafen forciren sollte. Zugleich bat er die in Chios ansässigen Holländer und Engländer ihm Schiffe zu leihen, um „dem alten Dämon entgegenzutreten, der keine Ruhe halten könne und noch immer nicht sterben wolle, trotzdem er 100 Jahre alt sei.“ Natürlich war sein Appell an die Fremden vergebens und der geängstigte Kapudan-Pascha wagte sich nicht aus dem Hafen, obwohl Du Quesne einige Wochen nach der Insel Milo ging um dort den Boden seiner Schiffe zu reinigen. Diese Procedur wurde in jenen Zeiten öfter nöthig, weil man noch nicht den Kupferbeschlag der gegenwärtigen hölzernen Schiffe kannte und die Schiffsböden in wenigen Monaten derart mit Muscheln und Seepflanzen bewuchsen, daß ihre rauhe Oberfläche die Schnelligkeit ganz bedeutend beeinträchtigte.

Leider trat Guilleragne in Konstantinopel nicht in ähnlicher Weise auf wie der Admiral. Er ließ sich einschüchtern und machte sich verbindlich statt der geforderten 100000 Thlr. ein Geschenk als Entschädigung für Chios, aber nicht im Namen des Königs, sondern aus eigener Tasche zu geben. Der Großvezier nahm dies an, doch unter der Bedingung, daß der Gesandte dies Versprechen schriftlich gebe und vor „Geschenk“ noch das Wort „anständig“ füge.

Guilleragne ging auf dieses demüthigende Verlangen ein und wurde seiner Haft im Serail, wo man ihn in einem Zimmer eingesperrt hatte, entlassen.

Unmittelbar danach erhielt er von Du Quesne ein Schreiben, in der Sophafrage nicht nachzugeben und die geforderte Entschädigungssumme nicht nur nicht zu zahlen,

sondern selbst noch eine solche von der hohen Pforte dafür zu fordern, daß die königlichen Schiffe gezwungen seien in Erwartung der Bestrafung der Tripolitaner so lange vor Chios zu bleiben. „Denn," schrieb Du Quesne „ich habe erklärt, daß wenn die Angelegenheit in den nächsten acht Tagen nicht zum Nutzen und Ruhme des Königs erledigt sei, ich mit Gewalt und Blut in den Hafen dringen und mir selbst Genugthuung an diesen Ungläubigen verschaffen würde."

Der Gesandte befand sich in Folge dieses Briefes in einem peinlichen Dilemma und beschwor Du Quesne, seine Drohungen nicht auszuführen, da er durch seinen Ungestüm alles gefährden könne, jedoch blieb dieser bei seinem Entschlusse und erreichte auch vollkommen seinen Zweck. In Konstantinopel schien man von seiner Unbeugsamkeit überzeugt zu sein und zog es in der letzten Stunde vor, Chios sowie die Galeeren zu retten und die Tripolitaner aufzugeben.

Letztere mussten sich einen von Du Quesne diktirten Frieden auferlegen lassen, der trotz der enormen von Frankreich geforderten Entschädigungen im December 1681 von Tripolis ratificirt wurde.

Du Quesne hatte sich des ersten Theils seiner Aufgabe glänzend entledigt. Der König drückte ihm seine volle Zufriedenheit darüber aus und wenn er auch am Schlusse des Briefes hinzufügte, es sei wünschenswerth gewesen, die Festungen des Sultans nicht zu beschießen, und er möge in Zukunft so viel wie möglich solche Gelegenheiten vermeiden, so wog dieser Vorwurf nicht viel und beeinträchtigte nicht den Eindruck des ganzen Schreibens.

Guilleragne musste inzwischen seinen eingegangenen Verpflichtungen nachkommen und das „anständige Geschenk" an

den Sultan verabfolgen, wenngleich der weniger muthige als kluge Mann die Kosten von 80000 Thalern Andere aufzubürden verstand. Er berichtete nach Frankreich, daß diese Summe unbedingt gezahlt werden müsse, um den französischen Handel in Konstantinopel vor Störungen zu bewahren; man glaubte ihm dort und deckte das Geld durch eine Auflage auf den Handel selbst.

Die Geschenke bestanden in verschiedenen Kostbarkeiten, in mit Edelsteinen besetzten Gürteln, Fauteuils mit kostbaren Brokatstoffen bezogen, Venetianischen Spiegeln, Pendulen, Gobelin-Teppichen und dergleichen. Der Großvezier nahm sie in Empfang, erklärte im Namen des Sultans seine Zufriedenheit damit, gab dem Gesandten seine schriftliche Erklärung zurück und die Angelegenheit von Chios war damit erledigt, nicht aber die Sophafrage. Sie blieb so ziemlich auf dem alten Standpunkte und da Du Quesne Auftrag hatte, auch auf sie eine Pression zu üben, verließ er Anfang Februar Chios, wo man beim Scheiden des „alten Serdars“ endlich frei aufathmete, und segelte mit seiner Flotte nach Ourlac.

Er schrieb im Auftrage des Königs an den Großvezier, daß, falls die Sophafrage nicht erledigt würde, er Auftrag habe den Gesandten und alle in Konstantinopel ansässigen französischen Kaufleute mit sich zu nehmen. Kara Mustapha beantwortete den Brief nicht, Du Quesne lichtete deshalb Anker und erschien plötzlich vor den Dardanellen. Seine Ankunft verbreitete Angst und Schrecken und der Großvezier berief den Divan. Zuerst ging es in der Versammlung heiß her, doch die gerechtfertigte Besorgniß vor dem Ausgange eines nur zu Wasser zu führenden Krieges mit Frankreich mahnte

zur Besonnenheit und zum Frieden. Man gab nach und zeigte sich zu Verhandlungen bereit.

Ludwig XIV. glaubte auch hier seinen Zweck erreicht zu haben und berief Du Quesne nach Frankreich zurück. Nach Demüthigung der Tripolitaner war er entschlossen, auch Algier, den mächtigsten der Barbareskenstaaten und den Hauptsitz der Mittelmeerpiraten seine Macht empfinden zu lassen, es wo möglich zu vernichten, und hatte Du Quesne zur Führung dieser Expedition ausersehen. Letzterer folgte dem erhaltenen Befehle, segelte nach Toulon und ließ nur 3 Schiffe vor den Dardanellen zurück.

Dies gab den Türken sofort wieder Oberwasser; die Verhandlungen geriethen ins Stocken und schleppten sich resultatlos hin. Erst als Du Quesne Algier bombardirt, in einen Aschenhaufen verwandelt und zum Frieden gezwungen hatte und dem bei Wien von Sobiesky geschlagenen Kara Mustapha die seidene Schnur zugeschickt war, gab sein Nachfolger Ibrahim Pascha nach. Frankreich hatte jetzt die Hände frei, Konstantinopel ein gleiches Schicksal wie Algier zu bereiten und „der alte Serdar wollte trotz seiner hundert Jahre noch immer nicht sterben.“ Im Mai 1684 wurde die berühmte Sophaangelegenheit ausgetragen und die Pforte gestand dem französischen Gesandten das Recht zu, bei officiellem Empfang auf eben so hohem Polster wie der Großvezier neben diesem auf einer Estrade zu sitzen.

In Anschluß an diese Vorgänge mögen noch einige Stellen aus dem oben citirten türkischen Berichte über den Verlauf der Angelegenheit hier Platz finden.

Es heißt darin in Fortsetzung des bereits angeführten Passus: „Indessen schienen sie doch in ihren Köpfen etwas

zur Besinnung zu kommen, als der Kapudan-Pascha, unumschränkter Stellvertreter des Beherrschers der sieben Himmelsstriche auf den Meeren dieser weiten Welt dem Kanal von Chios die Ehre anthat, auf ihm die Galeeren des Nachfolgers in der Herrschaft der Erde, dessen Ruhm unvergänglich sein wird, schwimmen zu lassen. Dieser Herr des Meeres, den Gott mit Wind und Sturm stets begünstigen wolle für Ausbreitung des muselmännischen Glaubens, hatte nicht so bald seinen furchtbaren und siegreichen Weg beendet, indem er im Hafen von Chios Anker warf, als auch der französische Serdar schon einen seiner Offiziere zu ihm sandte, welcher, nachdem er sein Gesicht an dem Kleide des unumschränkten Stellvertreters auf dem Meere gerieben, ihn im Namen des Serdars versicherte, daß dieser unter keiner Bedingung gesonnen sei das gute Verhältniß zu stören, welches seit mehr als einem Jahrhundert bestehe zwischen dem unumschränkten Beherrscher der bewohnbaren Welt und dem größten Herrscher über alle Potentaten vom Glauben des Messias, auf welchem das Heil ruhen möge.“

Weiterhin nach Unterzeichnung des Friedens mit Tripolis in Konstantinopel sagt der Bericht: „Man ließ sogleich Befehle an den Kapudan-Pascha abgehen, um den Abschluß der Verhandlungen mit den Tripolitanern zu beschleunigen, weil der französische Gesandte versprochen habe, eine Entschädigungssumme für die auf Chios angerichteten Verheerungen zu zahlen. Dieser Vertrag wurde am Fuße des Thrones des Helden vollzogen, der die Welt unter seiner Obhut hält, wenngleich nicht ganz zur Zufriedenheit des alten Serdars der französischen Schiffe, den man so bald wie möglich in sein Vaterland zurückgeschickt gesehen hätte, um dort zu sterben.

Aber anstatt zurückzukehren, gab dieses Exemplar eines Seemanns zu erkennen, daß er bleiben wolle; ja dieser verwegene Greis, den der Engel des Todes vergessen zu haben scheint (welcher mit dem Willen Gottes aber nur weiter lebt, um seine Verbrechen zu vermehren und später desto länger im Höllenfeuer zu brennen) hatte sogar die Kühnheit, einige türkische Galeeren zu besuchen. Der durch solche Unverschämtheit schwer beleidigte Kapudan-Pascha würde unstreitig hinausgegangen sein, um ihn zu bestrafen und zu züchtigen, wenn nicht Wind und Wetter für die Galeeren zu ungünstig gewesen wären und ihn daran gehindert hätten. Er begnügte sich deshalb damit, der hohen Pforte, deren Grundpfeiler unerschüttlich sind von dem Vorgegangenen Bericht zu erstatten.

Der Großvezier, dessen Engels-Verstand für alles Hülfe weiß, hatte nicht so bald von dem Eigendünkel, der Ruhmsucht und dem übel begründeten Stolze des greisen Kapudans der französischen Schiffe erfahren, der nichts weniger unternommen, als die Galeeren und den Admiral des Beherrschers der Welt gewissermaßen im Gefängnisse zu halten, als er auch beschloß, von einer weiteren Einschüchterung des Gesandten Abstand zu nehmen, da er einsah, daß er dadurch nur die Hartnäckigkeit und die ohne Grenzen scheinende Ausdauer dieses alten Seesoldaten verstärken würde, welcher, anstatt seinen nahen Tod zu fürchten, vielmehr vom Tode selbst gefürchtet wird, der ihm noch ein langes Leben versprochen zu haben scheint."

Wenn dieser merkwürdige Bericht auch in manchen Dingen nicht die erforderliche historische Objektivität bewahrt, so zeigt er wenigstens deutlich genug, welcher Schrecken sich für die Türken an den Namen Du Quesne knüpfte, und wie sehr

dieser es verstanden hatte, durch seine gewaltige Thatkraft dem „unumschränkten Beherrscher der bewohnbaren Welt“ und seinen Unterthanen zu imponiren.

Ludwig XIV. lohnte seine Erfolge mit einer Schenkung von 100000 Livres und ließ ihm abermals das Vice-Admiralat als Preis für seinen Religionswechsel in Aussicht stellen, ohne indessen seine Standhaftigkeit zu erschüttern.

Um diese Zeit erschien Colberts Codex über die Handelsmarine, an dessen Zustandekommen Du Quesne einen hervorragenden Antheil genommen. Mit dem Wachsthum des Seehandels war es vor allen Dingen nöthig, den Schiffen Mannschaften zuzuführen und einen zahlreichen Stamm von Matrosen auszubilden, aus dem die von Jahr zu Jahr sich vergrößernde Kriegsmarine ihre Besatzung entnehmen konnte. Das Werbesystem reichte nicht aus, es musste eine Wehrpflicht für die Marine geschaffen werden, um ihre Leistungsfähigkeit sicher zu stellen und dafür musste man über eine ausreichende Zahl von Seeleuten und befahrenen Schiffshandwerkern gebieten können.

Die Findelhäuser wurden als die geeignete Quelle angesehen und angewiesen, fortan die nothwendigen Schiffsjungen und Lehrlinge zu stellen, während gleichzeitig das Institut der Inscription maritime, deren Grundzüge noch heute in Frankreich gelten, alle bei der Schifffahrt in irgend welcher Branche beschäftigten Personen zum Dienst in der Kriegsmarine verpflichtete und sie von der Aushebung zum Landheere befreite. Diese Organisation war eine so vortreffliche, daß sie seither stets das Bedürfniß an seemännischem Personal für die französische Kriegs- und Handelsmarine gesichert hat.

Ebenso wurden die maritimen Strafgesetze revidirt und

neu aufgestellt. Die alten stammten aus dem 13. Jahrhundert und ihre erste Emanation schreibt man Richard Löwenherz zu. Bis zu Richelieu's Zeiten, der sie zum ersten Male codificiren ließ, lebten sie jedoch nur in der Ueberlieferung, waren sehr grausam und wurden nach dem Belieben der Vorgesetzten unkontrollirt angewendet. Seit Richelieu war darin ein Wandlung zum Bessern eingetreten, aber erst Colbert schuf unter Konkurrenz von Du Quesne ein eigentliches Strafgesetzbuch, das jeder Willkür Schranken setzte und die Strafen auch selbst milderte, wenngleich sie dem Geiste jener Zeit gemäß noch immer hart genug waren. Das Brandmarken mit einem Anker auf die Stirn für Diebstahl von Schiffsutensilien blieb bestehen; statt des namentlich für Desertion verhängten Kielholens wurde jedoch das weniger grausame Fallen von der Raa substituirt. Beim Kielholen ließ man den an einem Tau befestigten Mann von dem äußern Ende einer Raa — also 50 - 60 Fuß hoch — in das Wasser fallen und zog ihn quer unter dem Schiffsboden durch, bis er an der andern Seite wieder in die Höhe kam, eine Procedur, die bei ernsteren Vergehen dreimal wiederholt wurde. Daß der Delinquent dabei oft das Leben verlor, war natürlich, da er nicht nur eine ganze Zeit lang unter Wasser blieb und nicht selten ertrank oder im Winter erstarrte, sondern auch an den scharfen Muscheln, die am Schiffsboden saßen, auf schreckenerregende Weise zugerichtet wurde.

Beim Fallen von der Raa ließ man den Betreffenden nur ein oder mehrere Male aus der Höhe in das Wasser fallen, holte ihn dann an Bord und er erhielt auf die nassen Kleider eine körperliche Züchtigung. Letztere Strafe ist in der französischen und in anderen Marinen bis in die neueste Zeit

üblich geblieben. 1843 sah ich sie auf einer französischen Corvette auf der Rhede von Singapore bei einem Matrosen zur Anwendung kommen, der sich thätlich an einem Vorgesetzten vergriffen, und 1852 auf einer holländischen Fregatte im November in Vlissingen bei einem Deserteur. Seitdem ist sie überall abgeschafft; es fragt sich jedoch ob 10 bis 15 Jahre Festung für das erstere Verbrechen, das vielleicht im Affect der Leidenschaft begangen wird, wirklich eine humanere Strafe sind, als jenes Fallen von der Raa und körperliche Züchtigung.

Die Vorbereitungen zu dem beabsichtigten Angriffe auf Algier waren inzwischen vom Könige mit dem größten Eifer betrieben worden und Du Quesne's einschlägige Berichte diesmal insoweit beachtet, als man die Expedition mit großen Mitteln unternahm. Du Quesne hatte vorgeschlagen die Stadt gleichzeitig zu Wasser und zu Lande zu attaquiren. Davon war zwar abgesehen, dafür aber eine andere neue Methode in Betracht gezogen, die, wenn sie reüssirte, allerdings einen sicherern und mit weniger Menschenverlust für die Franzosen verbundenen Erfolg versprach.

Die Idee dazu ging von einem jungen Schiffsbaumeister Bernard Renau d'Elisaçaray aus, der wegen seiner kleinen schmächtigen Figur gewöhnlich Petit Renau genannt wurde und auch unter diesem Namen berühmt geworden ist.

Seit einigen Jahren hatte Petit Renau durch fachliche Tüchtigkeit sich Ruf erworben und die Aufmerksamkeit Colberts auf sich gezogen, der als Förderer aller aufstrebenden Talente ihn in die Schiffsbaukommission berufen hatte, an deren Spitze Du Quesne gestellt war. In dieser Kommission hatte er einen schweren Stand; seine Gedanken über den künftigen Bau der

Kriegsschiffe waren so überraschend neu und radikal, daß sie von den meisten aus sehr konservativen Seeleuten bestehenden Mitgliedern zuerst auf das Eifrigste bekämpft wurden. Du Quesne's praktischer Blick erkannte jedoch bald die Richtigkeit der Vorschläge und stellte sich auf die Seite Petit Renau's, der seine Ansichten trotz seiner Jugend mit energischer Freimüthigkeit verfocht, und so waren sie endlich durchgedrungen, um später sich glänzend zu rechtfertigen.

Dieses Debut ließ Colbert großes Vertrauen zu den Fähigkeiten Renau's fassen und auch seinen Vorschlag in Bezug auf den Angriff Algiers dem Plane Du Quesne's vorziehen. Jener ging nämlich dahin die Stadt von der Wasserseite zu bombardiren, obwohl diese neue Idee wiederum im Kreise der älteren Seeoffiziere durchaus keinen Anklang fand, die den Erfinder für einen Visionär erklärten. Bomben waren zwar schon seit Anfang des Jahrhunderts in Gebrauch (sie wurden 1588 erfunden) und gar manche Stadt und Festung durch sie beschossen und zur Uebergabe gezwungen, aber man glaubte allgemein, die Mörser nur auf festem Boden aufstellen zu können. Man hielt es nicht für möglich, daß Schiffe dem gewaltigen Rückstoße widerstehen könnten und betrachtete das Schwanken auf den Wellen und die dadurch leicht herbeigeführte Elevationsveränderung für unübersteigliche Hindernisse, ebenso wie man Explosionen und daraus entstehende große Gefahr für die Fahrzeuge selbst fürchtete. Trotzdem wusste Colbert die Einwilligung des Königs für den Bau von fünf Bombarden nach Renau's Plänen herbeizuführen und wie es scheint selbst ohne zuvor die Meinung Du Quesne's einzuholen, der die Fahrzeuge bei seiner Rückkunft aus der Levante fast fertig vorfand.

Wider alles Erwarten seiner älteren Kameraden schloß er sich jedoch deren Opposition gegen die neue Waffe nicht an, erklärte sich offen für ihre Verwendung und modificirte willig seinen eigenen Angriffsplan zu Gunsten der Bombarden, deren großen Nutzen er sofort anerkannte.

Drei von ihnen waren unter Renau's Aufsicht in Havre, zwei in Dünkirchen erbaut. Sie hatten eine Länge von 70 Fuß bei einer Breite von 24 und einem Tiefgange von 6 Fuß. Sie führten jede 2 Mörser, welche 12 zöll. Bomben mit 8 Pfd. Pulver warfen und waren mit zwei Masten versehen, denen später, um ihre Segelkraft zu erhöhen noch ein dritter Mast zugefügt wurde, der sich jedoch beim Schießen fortnehmen ließ.

Um die gefürchteten Rückstöße auf der Bombarde selbst abzuschwächen hatte Renau vom Schiffsboden aufwärts zuerst eine Unterlage konstruirt, die abwechselnd aus Schichten von Faschinen und festgestampfter Erde bestand, und deren oberste sorgsam gelegtes Tauwerk bildete, auf dem die Mörser befestigt waren. Dieses sinnreiche Arrangement erwies sich als vollkommen zweckentsprechend; die Elasticität der Unterlage nahm die Stöße auf und bei den angestellten Proben zeigte es sich, daß der Verband der Fahrzeuge gar nicht angegriffen wurde und Renau wenigstens nach dieser Richtung hin kein Träumer sondern sehr praktisch gewesen war.

Aber auch in anderer Hinsicht, in Bezug auf ihre in Abrede gestellte Seefähigkeit sollten sie noch vor dem Abgange an den Ort ihrer Bestimmung einer Probe unterworfen werden, deren Ausfall für ihren genialen Konstrukteur glänzendes Zeugniß ablegte.

Renau befand sich auf einer derselben „der Cruelle“, als

diese von Dünkirchen nach Toulon übergeführt wurde. Bald nach dem Verlassen des Hafens überraschte das Fahrzeug ein Sturm, der so schwer war, daß in Holland vielfache Deichbrüche eintraten. Trotzdem hielt sich die Bombarde eine ganze Zeit gegen das Unwetter und als sie endlich vor seiner Gewalt dennoch strandend auf die Sandbänke vor Vlissingen geworfen wurde, zeigte sich ihr Bau so stark, daß sie auch diesen Unfall ohne große Havarien bestand und nach wenigen Reparaturen ihren Weg nach Toulon fortsetzen konnte.

Du Quesne war im Mai aus der Levante zurückgekehrt, fand aber die Vorbereitungen für die Expedition bereits so weit vorgeschritten, daß er am 12. Juli mit einem Theile der Schiffe absegeln konnte. Bei Formentera stießen die Bombarden zu ihm, und zwischen Algier und Cherchell vereinigte er sich mit den vorausgesandten Geschwadern unter Lhery und Tourville, die dort bereits längere Zeit gegen die Piraten kreuzten. Seine gesammte Flotte bestand aus 15 Kriegsschiffen, 6 Fregatten, 5 Bombarden, 2 Brandern, sowie aus verschiedenen Transportschiffen und Avisos. Das war eine ziemlich große Macht, und wenn auch nach Du Quesne's Ansicht noch vieles fehlte, um ihren unbedingten Erfolg zu sichern, so wollte er doch dem Drängen des Königs keine Schwierigkeiten entgegensetzen. Er begann seine Thätigkeit mit der Verbrennung eines algierischen Schiffes unter den Kanonen des Forts von Cherchell und traf am 23. Juli auf der Rhede von Algier ein, jedoch die gehegten Erwartungen, die Stadt in kurzer Zeit zu unterwerfen, wurden getäuscht und die Geduld des Admirals auf eine harte Probe gestellt. Stürmische Witterung hinderte volle vier Wochen den Beginn der Operationen. Dazu kam, daß den Galeeren

das Wasser ausging und Du Quesne die Ueberzeugung gewann, daß sie bei ihrer geringen Seefähigkeit seinen Bewegungen eher hinderlich als nützlich sein würden. Er schickte sie deshalb zurück, obwohl ihm dies bei Hofe, wo man die Verhältnisse nur aus der Ferne und deshalb nicht richtig beurtheilen konnte, übel vermerkt wurde.

Die Rhede von Algier ist eine sehr schlechte, den meisten Winden frei ausgesetzt; das ganze Mittelmeer rollt ungehindert seine Wogen gegen dieselbe und bei rauher Witterung schwanken nicht nur die dort liegenden Schiffe vor ihren Ankern so heftig, daß ein Geschützangriff sehr schwierig wird, sondern sie liegen auch sehr unsicher, sind mit auflandigem Winde leicht der Gefahr des Strandens ausgesetzt, wenn ihre Ketten brechen und müssen bei eintretendem schlechten Wetter sogleich seewärts flüchten, um von der gefährlichen Küste fortzukommen. Du Quesne's ganzes seemänisches Geschick wurde deshalb unausgesetzt herausgefordert, um seine große Flotte in den vier Wochen vor Unglücksfällen zu bewahren und sie gefechtsfähig zu halten, während die Algierer sich höhnisch der Verlegenheit ihrer Feinde freuten und in der gefährlichen Beschaffenheit ihrer Küsten den besten Schutz gegen etwaige Angriffe zu finden glaubten. Darauf hin hatten sie von jeher mit unerhörter Frechheit seit anderthalb Jahrhunderten ihre Piraterien ausgeführt, jährlich Hunderte von Handelsschiffen aller Nationen gekapert, Tausende von gefangenen Christen an die Ruderbänke ihrer Galeeren geschmiedet oder in die Sclaverei verkauft und überhaupt nur vom Raube gelebt.

Von fast jedem europäischen Seestaate war es im Laufe der Zeit versucht, dem Unwesen, das den ganzen Handel im

Mittelmeere auf das Empfindlichste schädigte und bisweilen gänzlich lahm legte, durch Entsendung von Kriegsschiffen entgegenzutreten, aber nur mit vorübergehendem Erfolge, weil stets halbe Maßregeln getroffen und diese mit zu schwachen Kräften ins Werk gesetzt wurden. Die Zerfahrenheit der politischen Verhältnisse, die fast unaufhörlichen Kriege, Neid und Mißgunst der Seemächte gegen einander verhinderten stets durchschlagende Actionen oder ein Zusammenwirken mehrerer christlicher Staaten zur Vernichtung des gemeinsamen Feindes und die Folge war, daß die Raubstaaten nur um so frecher wurden und sich für unangreifbar, oder wenigstens für unbesiegbar hielten.

Wenn deshalb Ludwig XIV. es unternahm diese Pestbeule der Civilisation mit Feuer und Schwert zu vertilgen, so war dies eine der wenigen Handlungen während seiner langen Regierung, welche den Dank der Mit- und Nachwelt verdienten und es ist nur zu bedauern, daß seine Eroberungswuth, durch welche er für seine Nachbarmächte wie für Frankreich so namenloses Elend heraufbeschworen, sich nicht lediglich auf Algier und die Nordküste von Afrika erstreckte, um diesen Welttheil der Civilisation zu erschließen. Er würde sich dadurch mit Recht den Beinamen des „Großen" erworben haben, der ihm in Fälschung der Geschichte beigelegt worden ist.

Am 20. August endete die Schlechtwetter-Periode und da der Zustand der Atmosphäre auf gute Witterung von einiger Dauer schließen ließ, ging Du Quesne ohne Verzug an die Vorbereitungen zum Bombardement, während die Algierer keine Ahnung hatten, was ihnen damit bevorstand.

Zunächst wurden fünf Schiffe ausgewählt, um als

Operationsbasis für die Bombarden zu dienen und im Halbkreise vor den Hafenmolen gerade außerhalb Kanonenschußweite der mit 150 Geschützen besetzten maurischen Forts verankert, während seewärts hinter ihnen die übrigen Schiffe eine zweite Linie bildeten. Jedes jener fünf Schiffe diente einer Bombarde als Repli und hatte ein starkes Tau von mehr als 3000 Meter Länge an Bord. Das eine Ende dieses Taues wurde mit einem Anker versehen durch Boote bis in unmittelbare Nähe der Molen ausgefahren und dort verankert, während das andere Ende an Bord der Schiffe verblieb und nun die Bombarden sich an diesem Kabel bis auf kurze Entfernung an die Stadt holen konnten. Dort sollten sie sich dann mit Hülfe eines ausgebrachten zweiten Ankers quer legen und ungehindert ihre Mörser spielen lassen.

Alle diese Maßnahmen wurden in der Nacht des 20. getroffen um nicht durch das feindliche Feuer gehindert zu werden, das zwar beim Avanciren der Boote aus allen Geschützen der Hafenbatterien eröffnet wurde, aber wegen der Dunkelheit gar keinen Schaden that. So umsichtig jene aber auch vorbereitet waren, ließ ihre Ausführung sehr zu wünschen übrig. Man hatte den Fehler begangen einen Hauptmann der Landbombardiere statt eines Seeoffiziers mit der Leitung des Manövers zu betrauen und durch dessen Unerfahrenheit in Seesachen wurde es sehr mangelhaft ins Werk gesetzt. Als der von der ganzen Flotte mit fieberhafter Spannung erwartete Angriff begann, zeigte es sich, daß die Bombarden nicht nahe genug waren und alle Bomben zu kurz fielen. Der mißlungene Versuch musste aufgegeben werden und man verlegte in der folgenden Nacht die Kabelanker näher an die Stadt, ohne das diesmal die Mauren schossen. Gegen

Mitternacht holten sich die Bombarden auf die neue Gefechtsstelle und wurden jede von zwei bewaffneten Booten begleitet, um etwaige Angriffe herauskommender feindlicher Galeeren abzuschlagen. Alsbald begann die Operation und es wurden 86 Bomben geworfen; die Algierer erwiderten sofort das Feuer, schossen aber stets zu hoch und richteten keinerlei Schaden an. Sie selbst litten indessen auch nur wenig; die Bomben waren schlecht konstruirt, krepirten meistens unmittelbar nach dem Abfeuern und nur sehr wenige erreichten ihr Ziel. Ja eine Zeit hatte es den Anschein, als ob die früheren Gegner des Projektes, die daraus entstehendes Unglück prophezeit hatten, Recht behalten und die Affaire für die Franzosen selbst verhängnißvoll werden sollte.

Es kamen zwei Sorten von Geschossen, die gewöhnlichen Sprengbomben und die sogenannten Carcassen oder Brandbomben, zur Verwendung, welche letzten cylinderförmig gestaltet einige Fuß lang waren und eine Masse intensiv brennender Feuerwerkskörper spieen. Eine dieser letzteren blieb nach dem Abfeuern auf der „Cruelle" im Mörser stecken und entlud nun ihren schrecklichen Inhalt auf die Bombarde selbst, die natürlich sehr bald in Brand gesteckt wurde. Todesschrecken ergriff die Mannschaften, nicht allein von der „Cruelle", sondern auch der andern Bombarden, und in ihrer Angst sprangen sie fast sämmtlich über Bord, um sich in die sie begleitenden Boote zu retten. Außer den Offizieren hielten nur wenige Unteroffiziere muthig Stand und blieben.

Auf der „Cruelle" befanden sich noch vierzig Bomben und es stand allerdings sehr viel auf dem Spiele. In dieser grausen Gefahr benahm sich der auf der brennenden Bombarde anwesende Petit Renau wahrhaft heroisch. In Verein mit

einigen Offizieren machte er fast übermenschliche Anstrengungen das Fahrzeug zu retten, namentlich aber durch Bedecken der Bomben mit nassen Hängematten und dergleichen diese vor einer Explosion zu bewahren.

Als dies gelungen suchten sie das Feuer zu löschen; bald kamen die geflohenen Matrosen, beschämt durch so viel Muth ihrer Vorgesetzten zurück und mit ihrer Hülfe wurde man in nicht zu langer Zeit Herr des verheerenden Elementes, obwohl die Mauren ihr gesammtes Geschützfeuer auf das brennende Schiff richteten und ihre Kugeln dasselbe hageldicht umsausten ohne glücklicherweise viel Schaden zu thun.

Das weitere Bombardement wurde indessen für diese Nacht aufgegeben und Du Quesne, der trotz des unglücklichen Zwischenfalls das Princip als richtig erkannt hatte, benutzte die nächsten Tage, um die entdeckten Uebelstände abzustellen und namentlich die Füllung und Zündung der Bomben auf das Sorgsamste revidiren zu lassen.

Unter dem Schutze der Nacht und Führung eines Seeoffiziers wurden die Kabelanker nochmals und zwar bis auf Pistolenschußweite von der den Hafen umschließenden Mauer ausgeworfen. Mit einbrechender Dunkelheit am 30. August begann das Bombardement aufs neue, aber diesmal mit der ganzen furchtbaren Wirksamkeit, die man sich davon versprochen hatte. Vergebens feuerten die Algierer mehr als 1200 Schüsse auf die Verderben speienden Ungethüme, vergebens machten sie einen Angriff mit ihren Galeeren. Das blutige Resultat wurde dadurch nicht abgeschwächt und ihr verzweiflungsvoller Angriff siegreich zurückgeschlagen sowohl durch die vereinten Boote als durch die Bombarden selbst, auf die Du Quesne aus Vorsicht je 6 Geschütze hatte setzen lassen. 114

Bomben wurden in dieser Nacht geworfen und nur wenig krepirten vorzeitig. Von den geschlagen sich zurückziehenden Galeeren gelang es einem Christensklaven zu entkommen und schwimmend, wenn auch fast halbtodt ein französisches Fahrzeug zu erreichen. Durch ihn erfuhr man, wie schrecklich die Bomben gewirkt hatten, aber auch, daß trotzdem der Dey nicht daran denke sich zu ergeben. Er übe einen solchen Terrorismus, daß Niemand zu sprechen wage; in allen Tabakshäusern habe er Spione und lasse Jedem, der etwas von Nachgeben sage, den Kopf vor die Füße legen.

Der anbrechende Tag bestätigte die Aussagen des Sklaven. Es waren entsetzliche Verheerungen angerichtet; zerschmetterte Gebäude, in den Grund gebohrte Schiffe im Hafen, Brände und verstümmelte Leichen zeigten sich überall den Blicken. Die neue unheimliche Waffe hatte sich grauenhaft bewährt.

In der Nacht des 3. September wurde das Bombardement erneuert. Wiederum machten die Algierer einen Ausfall, um abermals durch Kartätschfeuer mit den größten Verlusten zurückgetrieben zu werden. Der Dey schien nachgeben zu wollen. Er sandte einen Unterhändler, den Lazaristen-Missionar und als französischer Konsul fungirenden Pater Levacher zu Du Quesne. Dieser erklärte jedoch nur mit Bevollmächtigten der Machthaber oder mit diesen selbst unterhandeln zu wollen und Levacher kehrte unverrichteter Sache nach Algier zurück.

Vom 4. bis 12. September wurde nun jede Nacht bombardirt, ohne daß indessen die Algierer sich beugten. Die Stadt hatte furchtbar gelitten, Todte und Verwundete zählten nach Tausenden, doch der Dey oder vielmehr der ihn völlig beherrschende Milizen-General Baba Hassan blieb unerschüt-

terlich; Levachers erfolglose Mission hatte seine Wuth bis zum Wahnsinn gesteigert. Wahrscheinlich würde trotzdem sein Widerstand in wenigen Tagen gebrochen worden sein, jedoch kam die heranbrechende schlechte Jahreszeit ihm zu Hülfe. Es begann zu stürmen ohne Aussicht, daß es vorübergehend sein würde. Du Quesne hatte genug mit sich selbst zu thun, um seine Schiffe vor Unglück zu bewahren; außerdem fehlte es an Trinkwasser und er musste sich deshalb entschließen, die Belagerung aufzuheben und mit der Flotte nach Toulon zurückzukehren. Der Dey triumphirte, die Ungläubigen zogen ab, ohne ihn bezwungen zu haben — er glaubte freilich nicht fürchten zu müssen, daß der „alte Serdar, vor dem der Tod Angst zu haben schien“ binnen Jahresfrist wiederkehren und sein Werk der Zerstörung vollenden werde.

Du Quesne ließ ein Geschwader von 4 Schiffen unter Lhery vor Algier zurück, um während des Winters an der Küste zu kreuzen und den Hafen streng zu blockiren, eine Maßregel, welche die Algierer fast noch empfindlicher traf, als das Bombardement, denn sie unterband ihre Lebensader, den Seeraub.

Auf seinen Bericht an den König erhielt Du Quesne von ihm die Antwort, daß er zwar mehr erwartet habe, aber trotzdem durch die erzielten Resultate befriedigt sei. Zugleich hoffe er, daß bei nächster Gelegenheit die erstrebten Zwecke vollständig erreicht werden würden.

Nach den Erfahrungen der letzten Campagne war hieran kein Zweifel mehr; eine Stadt vom Meere aus zu bombardiren gehörte nicht mehr in das Gebiet spekulativer Träume und Petit Renau hatte bewiesen, daß er ein praktischer Erfinder sei. Es handelte sich nur noch um Verbesserungen so-

wohl der Bombarden selbst, als besonders ihrer Geschosse und um sorgfältigere Vorbereitungen, als Du Quesne in der kurzen Zeit, die ihm damals Ludwigs Ungeduld bewilligt hatte, treffen konnte.

Die in dem Briefe des Königs angedeutete „nächste Gelegenheit' war von ihm bereits ins Auge gefasst. Die Vernichtung Algiers war seine Lieblingsidee geworden, da ihn zufällig keine andern Kriege beschäftigten, und das nächste Jahr von ihm dazu festgesetzt. Du Quesne wurde im December nach Paris gerufen und mit der Abfassung einer Denkschrift über diesen Punkt beauftragt, in der er alles niederzulegen hatte, was er für das volle Gelingen des Planes für nöthig erachtete. Er machte in Folge dessen die nachstehenden Vorschläge: Eine Flotte von 15 Schiffen, dessen kleinstes nicht unter 40 Kanonen und 300 Mann Besatzung haben sollte, 2 leichte Fregatten 3 Brander und 7 Bombarden. Ferner 3 große Transportschiffe mit Lebensmitteln, Wasser und Reservevorräthen aller Art, um die Kriegsschiffe nicht zu sehr zu beschweren und sie dennoch in den Stand zu setzen, den ganzen Winter in See zu bleiben; eine größere Zahl Bomben als das letzte Mal und von verbesserter Konstruktion, ein Hospitalschiff mit lebendem Vieh und andern antiscorbutischen Mitteln so wie die Anlage eines Zeltlagers auf Iviza, wohin Kranke zu ihrer Genesung geschafft werden konnten. Ferner 10 Galeeren aber mit der Bedingung, daß ihr Oberbefehlshaber und die Kapitäne Seeleute seien, damit ein ersprießliches Zusammenwirken mit den Schiffen ermöglicht werde; die Konstruktion von 3 Schiffen von 50—70 Kanonen mit Elite Kapitänen und Mannschaften und besonders eingerichtet, um während des Winters vor Algier zu kreuzen. Endlich ver-

langte er fünf alte mit cementirten Steinen beladene Schiffe, um sie vor dem Hafen von Algier zu versenken und diesen dadurch für immer unbrauchbar zu machen.

Man sieht wie umsichtig Du Quesne alles bedacht hatte, um den Erfolg zu sichern und nicht wiederum unverrichteter Sache heimkehren zu müssen. Der König billigte alle Einzelnheiten des Planes bis auf die Senkschiffe. Diese wurden abgelehnt, statt ihrer aber der Bau von zwei Höllenmaschinen beordert, die eine unbekannt gebliebene Persönlichkeit empfohlen hatte und von deren Wirkung Ludwig sich Wunderdinge zu versprechen schien. Es waren dies ganz kolossale Bomben aus Kupfer gefertigt von einige 20 Fuß Durchmesser und in eigens dafür konstruirte Schiffe hineingebaut. Sie hatten eine Füllung von vielen tausend Pfund Pulver und waren außerdem mit Projektilen aller Art und Feuerwerkskörpern geladen, wie sie der auf Zerstörung gerichtete Menschengeist nur immer erdenken konnte.

Wahrscheinlich war der König daran erinnert, daß die Holländer im Jahre 1585 bei der Belagerung Antwerpens durch die Spanier mit einer ähnlichen Maschine eine von letztern über die Schelde geschlagene Brücke zerstört und die Spanier dabei einen Verlust von 800 Todten und über 1000 Verwundeten erlitten hatten. Du Quesne war für diese neuen Instrumente nicht sehr eingenommen und zweifelte, daß sie die gehegten Erwartungen erfüllen würden, weil man sie nur bis in die Nähe der Hafenmauer bringen konnte; da er aber sonst alle seine Wünsche erfüllt sah, nahm er sie mit in den Kauf.

Während des Winters wurden unter seiner steten Ueberwachung alle Vorbereitungen auf das Sorgsamste getroffen. Im März erhielt er seine Instruktionen und verließ am

5. Mai mit 33 Schiffen Toulon, um sich nach Algier zu begeben. Statt der 10 von ihm geforderten Galeeren hatte man ihm sogar 16 gegeben, deren Befehlshaber Noailles die Ordre erhielt, sich auf Du Quesne's Flaggschiffe, dem in so manchem Kampfe bewährten „St. Esprit" einzuschiffen. Wie immer kamen diese Fahrzeuge jedoch zu spät und konnten an den ersten Belagerungsoperationen keinen Antheil nehmen.

Wenige Tage nach dem Auslaufen wurde die Flotte, in der auch des Admirals Sohn Henry eins der Schiffe als Kapitän befehligte, durch einen schweren Sturm heimgesucht, erlitt schwere Havarien und die nothwendigen Reparaturen nahmen so viel Zeit in Anspruch, daß Du Quesne erst am 18. Juni 1683 vor Algier erscheinen konnte.

Die Arrangements zum Bombardement wurden in ähnlicher Weise getroffen wie im Vorjahre; nur verankerte man diesmal die Kabeln nicht mit Hülfe von Booten und Nachts, sondern am lichten Tage und mit den sieben Schiffen, welche zur Unterstützung der Bombarden bestimmt waren selbst. Sie segelten in Linie bis ganz nahe an die Molen, wo die Anker liegen sollten, ließen letztere dort fallen und wendeten, um auf ihren bestimmten Platz außerhalb Kanonenschußweite zurückzugehen. Die Algierer feuerten keinen Schuß; offenbar hatten sie kein Verständniß von dem Zwecke des Manövers und hielten es für eine Recognoscirung.

Bis zum 26. Juni verbot hoher Seegang den Angriff, dann glättete sich die See, mit einbrechender Nacht holten sich die je noch mit 30 Mann Besatzung verstärkten Bombarden an den Kabeln gegen die Stadt und begannen um 1 Uhr ihre Thätigkeit. Es wurden 90 Bomben geworfen, von denen 80 ihr Ziel trafen und sowohl in den Molen=

Batterien wie auch auf den algierischen Schiffen und in der Stadt schreckliche Verwüstungen anrichteten. Die Feinde antworteten mit ihren Geschützen und gaben immer ganze Lagen ab, wenn sie sahen daß der Zünder einer Bombe angezündet wurde, aber entweder machte die Dunkelheit oder der Schrecken ihr Auge unsicher, denn die Wirkung ihres Feuers war wie auch im vorigen Jahre fast Null. Auch schienen sie die früheren Ausfälle aufgegeben zu haben, denn die zu ihrem Empfange zwischen Angriffslinie und Hafeneingang postirten Wachtboote blieben unbeschäftigt.

Am nächsten Abend begann das Bombardement aufs Neue und von 11—1 Uhr wurden 115 Bomben entsandt. Man feuerte langsam, aber ohne Unterbrechung und die Wirkung war viel furchtbarer als Nachts zuvor. Ein schweres Gewitter zog herauf und entlud sich mit gewaltiger Kraft über den Kämpfern, doch ohne sie in ihrem Zerstörungswerke zu unterbrechen. Dem Rollen des Donners antwortete das dumpfe Krachen der Mörser und den niederzuckenden grellen Blitzen das Aufflammen der Ladung, während die Bomben mit ihren brennenden Zündern wie Meteore in parabolischem Bogen durch die Luft zogen. Das Feuer der Land-Batterien rollte lagenweise, die Algierer hatten überall am Ufer große Feuer angezündet, um die Bombarden sehen und besser Ziel nehmen zu können, doch nur zu ihrem eigenen Unheil. Bei dem Gewitter war die Dunkelheit so intensiv, daß die Fahrzeuge trotz der Feuer und der sich stets mehrenden Brände in der Stadt nur wie gespenstige Schatten sichtbar wurden und der ganze Verlust der Franzosen sich auf 3 Mann belief, während die Helligkeit am Lande ihren Bombardieren genau zeigte, wohin sie ihre Geschütze zu richten hatten. Ueberall

sah man Häuser zusammenstürzen, die Moscheen und der Palast des Deys lagen in Trümmern, aus denen die Flammen emporschossen, um sich an dem schwarzen Gewölk des Himmels in blutigrothem Scheine widerzuspiegeln. Ueber tausend Menschen kamen in dieser Schreckensnacht um; eine einzige Bombe demontirte in einer Batterie drei Geschütze und tödtete nahe an 50 Mann ihrer Bedienungen; es war als ob Himmel und Erde sich verbündet hätten, um die Piraten zu vertilgen, auf die beständig Feuer und Eisen todbringend herabregnete. Verzweiflungsvoll sah man sie beim Scheine ihrer brennenden Wohnstätten umherirren und vergeblich Hülfe flehend die Hände zum Himmel erheben, der kein Erbarmen für sie zu haben schien, während immer wieder die unheimlichen Bomben herniedersausten und neue Vernichtung brachten.

Triumphirend stand Du Quesne auf dem Verdecke des „St. Esprit“ und schaute durch sein Fernrohr den Schreckensscenen zu; erst zwei Stunden lang flogen die Bomben und schon waren durch sie so grausige Erfolge erzielt; er hatte noch drei Stunden bis zu Tagesanbruch und bis dahin hoffte er mit schonungsloser Fortführung des Angriffs die bisher unbesiegte Stadt bedingungslos in seiner Macht zu haben. — Doch plötzlich hemmte eine andere höhere Macht den Arm, der das Racheschwert zückte. Das Gewitter zog vorüber, die Schleusen des Himmels schlossen sich, der Donner verhallte in der Ferne und nur hier und dort spaltete noch ein Blitz die dunkeln Wolken. Im Süden zeigte sich am Himmel eine lichte Stelle, aber zugleich fing es an in den Lüften zu rauschen und von den Gipfeln des Atlas herunter brauste der Sturm über die weite Ebene bis zum Meere und peitschte seine Wogen, daß sie wild schäumten und ihren Gischt

himmelaufsprühten. In wenigen Augenblicken war die ruhige Fläche des Meeres in eine kochende brodelnde Masse verwandelt, die Schiffe rollten gewaltig in den aufgeregten Wellen, trieben vor ihren Ankern und wenn sie auch nicht Gefahr liefen zu stranden, weil die Windsbraut über Land kam, so konnte nur die größte Umsicht und Anspannung aller Kräfte sie vor schweren Havarien bewahren. Was das Gewitter nicht vermochte, das erzwang der Sturm; das Bombardement musste unterbrochen werden und er gebot dem Zerstörungswerke Einhalt. Doch Du Quesne's Zweck war trotzdem erreicht; die grausige Nacht hatte den Widerstand der Algierer gebrochen, die Bevölkerung zu einer an Wahnsinn grenzenden Verzweiflung getrieben. Sie wollte Frieden, Frieden um jeden Preis mit dem dämonischen Franken, dessen der Hölle entstammende Geschosse in wenigen Stunden sie ihres Heims beraubt, ihre Häuser und Heiligthümer in Trümmer gelegt, ihre Angehörigen getödtet und deren zerschmetterte blutende Glieder auf den Straßen verstreut hatten. Der Despotismus des Dey hatte seine Macht verloren, drohend umringte das Volk seinen Palast und forderte sein Leben oder den Frieden. Baba Hassan's Muth sank und er versprach im Namen des Dey's nachzugeben.

Ein Kapitän der französischen Marine Beaujeu war vor längerer Zeit mit einem Handelsschiffe, auf dem er sich als Passagier befand, von algierischen Kapern gefangen und schmachtete seitdem in Ketten in schmählichem Gewahrsam. In seiner Angst erinnerte sich Baba Hassan desselben, ließ ihm die Ketten abnehmen und bot ihm die Freiheit für einen guten Rath.

Beaujeu rieth ihm, Du Quesne's Verzeihung zu erbitten

und unter allen Bedingungen den Frieden anzunehmen. Unwillig schickte der Milizengeneral den freimüthigen und furchtlosen Kapitän in das Gefängniß zurück; gegen eine solche Erniedrigung bäumte sich sein ganzer Stolz auf, jedoch entsandte er den Pater Levacher als Parlamentair nebst einem Bevollmächtigten der Regierung und einem Dolmetscher an Bord des „St. Esprit," um zu unterhandeln.

Du Quesne empfing nur die beiden Letzteren, dem Pater gestattete er nicht, das Schiff zu betreten; er wollte allein mit der Regierung pactiren. Der Bevollmächtigte sprach von Frieden, doch Du Quesne unterbrach ihn und stellte als erste Bedingung für jede Unterhandlung die vorherige Auslieferung sämmtlicher Franzosen und Christensklaven, welche unter französischer Flagge von den Algierern genommen wurden.

Die Humanität des allerchristlichsten Königs ging nicht so weit, um auch der auf andern Schiffen geraubten Christen zu gedenken und sie von den Fesseln zu befreien, welche sie an die Galeerenbänke der Ungläubigen ketteten; und Du Quesne's Schuld war es nicht, daß er sie nicht forderte — er handelte nur in militärischem Gehorsam nach den von Ludwig empfangenen Instruktionen.

Des Admirals kurze Antwort wurde dem Bevollmächtigten schriftlich und an den Dey adressirt übergeben. Noch einmal ersuchte dieser durch Levacher zu unterhandeln, doch Du Quesne bestand auf seiner Forderung und ließ alles fertig machen, um das Bombardement zu erneuern. Da endlich, kurz vor Sonnenuntergang traf das Versprechen ein, in den nächsten vier Tagen die geforderten Christensklaven auszuliefern. Du Quesne's drohende unbeugsame Haltung hatte die Algierer so in Schrecken gesetzt, daß sie diesmal

Wort hielten und Niemand verheimlichten, ohne darüber Gewißheit zu haben, welcher Frieden ihnen diktirt würde. Im Ganzen wurden 686 Sklaven befreit, unter ihnen am ersten Tage der muthige Kapitän Beaujeu, der Du Quesne näheren Bericht über die furchtbaren Verheerungen erstattete, welche die Bomben angerichtet hatten. Nach Auslieferung des letzten Mannes ließ Baba Hassan die Bitte aussprechen, die Mannschaft eines algierischen Schiffes freizulassen, welches vor einiger Zeit von dem Geschwaderchef Lhery genommen war. Du Quesne gab jedoch nur den Reis des Schiffes zurück und zwar wie er dem Dey sagen ließ, lediglich als Geschenk aus besonderer Rücksicht für diesen und ohne alle Konsequenzen. Dann erst begannen die Friedensverhandlungen und es wurden gegenseitig Geißeln ausgewechselt.

Du Quesne berichtete dem Könige über seine bisherigen Erfolge und erhielt Mitte Juli von ihm ein anerkennendes Schreiben mit ausdrücklicher Gutheißung seines ganzen Verfahrens, doch legte Ludwig jetzt den Algierern noch härtere und demüthigendere Bedingungen auf, als sie bisher in Du Quesne's Instruktionen vorgesehen waren. Er verlangte nicht nur noch 1 Million Livres für die zwei gekaperten Schiffe, welche den äußeren Anlaß zu der Expedition gegeben, sondern auch daß die kommenden Abgesandten des Deys nur unter der Bedingung empfangen werden würden, wenn sie Abbitte für die Insolenz leisteten, französische Unterthanen bekriegt zu haben.

Trotzdem schienen die Algierer auch diese tiefe Demüthigung hinnehmen zu wollen und der Friede galt für gesichert, als plötzlich durch eine Revolution alles wieder verändert wurde.

Unter den Geißeln befand sich ein italienischer Renegat Mezzomorto, der in der Stadt viel Ansehen genoß, aber auch von einem brennenden Ehrgeize besessen war. Er glaubte den Augenblick gekommen, um das Ziel seiner hochfliegenden Pläne zu erreichen, den Dey zu entthronen und selbst die Herrschaft Algiers an sich zu reißen. Er spiegelte Du Quesne vor, er habe die Miliz in seiner Hand und sein Einfluß sei groß genug, um jeden etwaigen Widerstand gegen den Abschluß des Friedens zu beseitigen, wenn man ihn an Land gehen lasse. Er fand Glauben, ging an Land und es gelang ihm auch wirklich die Miliz für sich zu gewinnen, doch nicht um Frieden zu erwirken, sondern sich den Thron zu erobern und dann den Widerstand aufs Aeußerste zu organisiren. An der Spitze der Miliz ermordete er zunächst Baba Hassan, dann entsetzte er den schwachen Dey Hadji Mehemet, ließ ihn aber leben, da er nichts von ihm zu fürchten hatte, machte sich selbst zum Herrscher und wurde von der Miliz als solcher anerkannt.

Sehr bald sah Du Quesne ein, daß er sich hatte dupiren lassen und er nahm deshalb am selben Abend das Feuer wieder auf, das jede Nacht vom 21. — 29. Juli und am 28. auch während des ganzen Tages aufrecht erhalten wurde. Tausende von Bomben hagelten auf die Stadt nieder, was an Gebäuden noch aufrecht stand, wurde zusammengeschossen oder ging in Flammen auf, sämmtliche Schiffe im Hafen wurden vernichtet, die Batterien, welche beständig feuerten, ohne indessen viel Schaden zu thun, zum größten Theil zerstört. Jede Nacht kostete vielen Hunderten der Bevölkerung das Leben und es blieb fast kein Stein auf dem andern, doch Mezzomorto widerstand noch immer.

In der Wuth der Verzweiflung schritt er zu den unerhörtesten Grausamkeiten; er ließ die noch in der Stadt befindlichen Franzosen vor die Mündungen der Kanonen binden. Der unglückliche Pater Levacher, der vertrauensvoll nach Algier zurückgekehrt war, war eins der ersten Opfer. Er konnte sich retten, wenn er seinen Glauben abschwor und den Islam annahm, doch mit dem Heroismus eines Märtyrers wies er die Versuchung von sich und seine zerstückelten blutenden Glieder flogen der französischen Flotte entgegen.

Eines der vor dem Eingange des Hafens postirten französischen Wachtboote war in der Nacht von algierischen Booten angegriffen, überwältigt, und ein Theil der Mannschaft mit dem verwundeten kommandirenden Offizier Lieutenant Choiseul Beaupré in feindliche Hände gefallen. Letzterem drohte dasselbe Schicksal, wie Levacher. Schon war er vor eine Kanone gebunden, der Kanonier stand mit der Lunte in der Hand und harrte des Befehls zum Feuern da stürzte plötzlich ein Muselmann auf den Lieutenant zu, schloß ihn in seine Arme und versprach ihm Begnadigung. Es war jener von Du Quesne freigegebene Reis des von Lhery genommenen Korsaren. Er hatte Choiseul erkannt, der auf Lhery's Schiffe diente, wo der Reis längere Zeit gefangen und sehr gut behandelt war. In der Generosität seines Herzens wollte er jetzt seinen Dank dafür abtragen und den Offizier retten, eine Handlungsweise, die bei dem herrschenden fanatischen Hasse gegen die Franzosen gewiß die höchste Bewunderung verdiente. Aber der Reis hatte seinen Einfluß überschätzt und seine Bitten fanden kein Gehör. Man verweigerte ihm durchaus die Herausgabe des Freundes und gab Befehl zum Feuern. Da warf sich der Muselmann auf den Offizier, umklammerte ihn und rief:

„Schießt Ihr Mörder, wenn ich nicht das Leben meines Wohlthäters zu retten vermag, dann will ich wenigstens den Trost haben, mit ihm zu sterben". Diese großartige Opferfähigkeit rührte selbst den in der Nähe stehenden grausamen Mezzomorto und Choiseul wurde von ihm begnadigt, während andere Unglückliche seine Stelle einnehmen mussten.

Wenn er jedoch hoffte, dadurch Du Quesne zu beeinflussen, so irrte er. Das Bombardement nahm seinen unheilvollen Fortgang und jede Nacht, wenn es die Witterung erlaubte, wurde die verfehmte Stadt mit einem Hagel von Eisen und Feuer überschüttet. Am 11. August machten die Belagerten noch einmal einen Versuch, eine der Bombarden zu nehmen, wurden aber mit großem Verluste zurückgeschlagen. Einige Tage darauf wurde der Dey selbst durch einen Bombensplitter verstümmelt, aber noch immer wollte er nicht nachgeben und wusste die verzweifelnde Bevölkerung stets zu beschwichtigen. Bis zum 11. September dauerte die schreckliche Tragödie. Seit Beginn der Belagerung waren nicht weniger als 3500 Bomben und 136 Carcassen in die Stadt geworfen. Damit war Du Quesne's Munition erschöpft und er hielt die Strafe für genügend. Er hatte den Befehl Ludwig's buchstäblich erfüllt — Algier war nur noch ein rauchender Trümmerhaufen.

Anfang Oktober ging er nach Toulon zurück, ließ aber ein Geschwader von 6 Schiffen unter Tourville zur Blockade vor dem Hafen. Verschiedene von Raubzügen heimkehrende Korsaren wurden genommen oder in den Grund gebohrt. Die Bewohner von Algier sahen, daß es keine Rettung mehr gab; ihre Stadt war zerstört, hermetisch vom Meere abgeschlossen und ihrer harrte nur noch der Hunger-

tod. Mezzomorto überzeugte sich endlich, daß er sich unterwerfen müsse und bat um Frieden. Der Nachfolger der beiden schrecklichen Barbarossa's, die 1518 den Raubstaat gegründet, welcher der Christenheit so unendlich viel Leid zugefügt hatte, war bezwungen. Sein Gesandter leistete in Paris beim Könige die verlangte Abbitte und zahlte eine Million Livres. Im April 1684 wurde der Friede zwischen den beiden Staaten auf hundert Jahre geschlossen, von den Algierern natürlich mit dem Hintergedanken, ihn bei günstiger Gelegenheit sofort wieder zu brechen Sie ließ nicht lange auf sich warten, schon nach Ludwigs XIV. Tode, als die französische Flotte ebenso schnell von ihrer Höhe herabstieg, wie sie sie unter Colbert erklommen, fand sie sich und abermals verübten fast 150 Jahre lang die Piraten Verbrechen auf Verbrechen. Algier wurde noch verschiedene Male von Holländern, Spaniern, Amerikanern und Engländern vergeblich belagert und bombardirt, bis endlich seine Eroberung 1830 unter Carl X. und seine Einverleibung in Frankreich diesen Schandfleck dreier Jahrhunderte für immer auslöschte.

Du Quesne fand bei Ludwig für seine Thaten nicht die Anerkennung, die ihm gebührte. Colbert war erkrankt und Seignelay vertrat ihn. Dieser sah in dem jüngeren, vielversprechenden Tourville bereits den Nachfolger des 74jährigen Du Quesne, dessen hohem Alter er wenn auch ungerechter Weise, nicht mehr die nöthige Energie für die Ausführung der Unternehmung nach den Wünschen des Königs zutraute. Nach seiner Gewohnheit hatte er sich wieder einen Berichterstatter über den Gang der Expedition erkoren und dazu Tourville bestellt, dem wohl die Zeit lang wurde, bis er Du Quesne ersetzen durfte und der deshalb dessen Maßnahmen keiner

wohlwollenden Kritik unterzog. Wenigstens scheint dies aus dem Schreiben hervorzugehen, das der König Anfang August an Du Quesne sandte. Er warf ihm darin Mangel an Energie vor und forderte unbedingt die Ausführung seines Befehles, Algier unter allen Umständen zum Frieden zu zwingen. Du Quesne war mit Recht empört über diese ungerechten Vorwürfe und wies in würdiger Weise ihre Haltlosigkeit nach. Er sei sich bewusst energisch, aber zugleich so gehandelt zu haben, wie es einem christlichen Feldherrn gezieme. Er habe geglaubt, den Frieden ohne gänzliche Zerstörung der Stadt erlangen zu können; als diese Hoffnung durch Verrath vereitelt worden, sei das Bombardement sofort wieder aufgenommen. Erstürmung der Molenbatterien und Verpallisadirung des Hafens habe er, um Menschenleben zu schonen, als letztes Mittel betrachtet, wenn das Bombardement nicht den erstrebten Zweck erreichen sollte. Zuerst müssten die Bomben die zahlreichen Batterien zerstören, welche den Hafen schützten, wenn man bei dem Sturme nicht Tausende opfern wolle und der beste Beweis für die Richtigkeit seiner Maßnahmen sei der den großen erreichten Resultaten gegenüber außerordentlich geringe Verlust auf Seiten der Franzosen, der bis jetzt nur 20 Todte und 78 Verwundete betragen habe. Die Höllenmaschinen könne er aber nicht anwenden, weil sie nicht wirksam genug seien und ihren Zweck verfehlen würden. Es kam keine weitere Antwort auf diesen Brief, aber daraus, daß Du Quesne zum Oberbefehlshaber einer andern ähnlichen Expedition ausersehen wurde, konnten Seignelay und Tourville entnehmen, daß es Letzterem durch seine Berichte noch nicht gelungen war, ihn zu verdrängen und der König Du Quesne noch immer für den tüchtigsten und befähigsten Admiral der Flotte hielt.

Einen viel schwereren Schlag als durch den ungnädigen Brief des Königs erhielt jedoch Du Quesne durch den Tod seines besten Freundes und treuen Beschützers Colbert. Am 7. September 1683 starb dieser große Mann, dem Frankreich so viel verdankte, dem aber dafür sowohl König wie Volk nur mit dem schwärzesten Undank lohnten. Er litt schon seit längerer Zeit sehr an Steinschmerzen; in Folge der bitteren Erfahrungen, die er in Bezug auf Ludwigs Gesinnungen gegen ihn machen musste, wurde sein Tod beschleunigt und zu den körperlichen Qualen trat auch noch der Schmerz, unverdient in Ungnade gefallen zu sein. Letzteres dankte er den Machinationen seines erbittertsten Gegners, des Kriegsministers Louvois, dem es gelungen war ihm die Gunst des Königs zu rauben, weil er dessen kriegerischen Neigungen zu schmeicheln wusste, während Colberts ganzes Streben dahin ging, den durch die ewigen Kriege herbeigeführten ungeheuren Ausgaben entgegenzutreten, welche das Land ruinirten.

In den letzten Tagen seiner Krankheit wandelte Ludwig XIV. wohl ein Gefühl von Reue an, seinen treuesten Diener unverdient so schwer gekränkt zu haben und er beabsichtigte ihm einen persönlichen Besuch zu machen, um ihm wieder seiner Gnade zu versichern, doch Colbert wollte ihn nicht mehr sehen. Als der König sich mit großem Gefolge zu des Ministers Hause begab und durch einen seiner Begleiter den Besuch verkündigen ließ, soll Colbert ausgerufen haben: „Ich will vom Könige nichts mehr sprechen hören. Wenn ich das für Gott gethan hätte, was ich für diesen Mann gethan habe, so würde ich zehnfach selig werden, während ich jetzt nicht weiß, wie es mir ergehen wird."

Sein Tod wurde überall fast geradezu mit Freude auf-

genommen. Der König war froh von einem Manne befreit zu sein, der so oft seinen Wünschen in unbequemer Weise entgegengetreten war und seinen Günstling, Louvois mit unversöhnlichem Hasse verfolgt hatte. Am Hofe herrschte große Befriedigung, weil man sich in seine Hinterlassenschaft zu theilen hoffte und Jeder ihn wenigstens in einem seiner einträglichen Aemter zu beerben hoffte, dann aber auch weil mit ihm der Stein des Anstoßes beseitigt schien, der der verschwenderischen Maitressenwirthschaft stets energisch entgegengetreten war und dessen Sparsamkeit nie die Mittel gewähren wollte, welche die korrumpirte Hofgesellschaft für ihre Orgien beanspruchte. Das urtheilslose Volk endlich, das am meisten Ursache hatte dem Todten dankbar zu sein, weil er stets darauf bedacht war, den auf ihm lastenden Steuerdruck zu verringern, jubelte laut, verhöhnte und verwünschte ihn, weil man ihm vorgespiegelt hatte, Colbert sei ein Blutsauger gewesen und habe sein großes Vermögen lediglich aus dem Schweiße der Bevölkerung aufgethürmt.

Die auf so häßliche Weise erregte Wuth des Pöbels war so wild, daß man nicht wagen durfte den großen Minister so zur Erde zu bestatten wie wenigstens schon die Würde des von ihm bekleideten Amtes gefordert hätte. Ueberall wurden Drohungen laut, seinen Leichnam zu zerreißen und die Stücke auf dem Anger zu verstreuen und man musste die empörendsten Excesse erwarten. Man war deshalb gezwungen, seine sterblichen Ueberreste schon einen Tag nach dem Tode unter dem Schutze der Dunkelheit in einem unscheinbaren Wagen aus der Wohnung nach der Kirche St. Eustache zu schaffen und sie dort schleunigst in aller Stille beizusetzen.

Das war die Leichenfeier Colberts. Ein so trauriges Ende beschloß die lange, noble und ruhmgekrönte Laufbahn eines Mannes, der sein ganzes Leben nur seinem Vaterlande geweiht hatte, um es groß, geachtet, mächtig und glücklich zu machen.

Als er 1661 sein Ministeramt antrat fand er 30 kriegstüchtige Schiffe verschiedener Rangklassen vor, als er starb zählte die Flotte 208 fertige Schiffe und 68 in Bau. Ihm vor Allen war es zu danken, daß Frankreich seinen drei seemächtigen Nachbarreichen auf dem Meere ebenbürtig entgegentreten konnte, daß seine Schiffe die Meere deckten und seine Flagge sich stolz und siegesgewiß entfalten durfte.

Aber nicht allein nach dieser Richtung hatte er großes geschaffen; überall wies das Land hervorragende Denkmäler seiner energischen Thätigkeit auf. Handel und Wandel waren von ihm auf eine Stufe gehoben, wie nie zuvor, Häfen und Kanäle zur Erleichterung des Verkehrs gebaut. Die Handelsflotte zählte Tausende von Schiffen zu deren Konstruktion Colbert aufgemuntert und Beihülfe gegeben hatte, die Kunst fand in ihm einen Beschützer und Förderer, die Industrie blühte. Auf dem Gebiete der Verwaltung hatte der Minister Maximen aufgestellt, die andere Nationen als Vorbild nahmen, und die von ihm hinterlassene ordonnance maritime, welche 1689 emanirt wurde, bildet noch heute die Grundlage für die ausgezeichnete Verwaltung der französischen Marine.

Erklärter Feind der Jesuiten, begünstigte er so viel er konnte die Protestanten, in denen er nicht wie der König Revolutionäre, sondern fleißige, ruhige und sparsame Bürger des Staates sah und ihm allein und seinem kräftigen Widerstande hatten sie es zu danken, wenn der König die schon

seit geraumer Zeit gegen sie geplanten grausamen Maßregeln noch so lange verschob.

Du Quesne war schwer erschüttert durch den Tod seines Freundes und fühlte tief, was er durch ihn verloren. Der Marquis von Seignelay wollte ihm zwar auch wohl und beantragte sogar bald nach seines Vaters Tode ihm die noch immer offengehaltene Würde des Vice-Admirals der Levante zu geben, wurde jedoch vom Könige schroff abgewiesen und jedenfalls hegte er für seinen Günstling Tourville weit mehr Sympathie als für den nach seiner Ansicht sehr alternden Du Quesne, der für seine Dienste gegen Algier von Ludwig wiederum mit Geld abgefunden wurde.

Nach Colberts Tode und bei der jetzt stets größer werdenden religiösen Unduldsamkeit des Königs kam Du Quesne endlich zu der Ueberzeugung, daß für ihn nichts weiter zu hoffen sei und er sehnte sich nach Ruhe. Nach Außerdienststellung seiner Flotte bat er um Urlaub, der ihm jedoch von Ludwig unter dem Vorwande abgeschlagen wurde, daß in nächster Zeit der Krieg gegen Spanien erklärt werden solle und er seine Dienste nicht entbehren könne. Er habe eine große Unternehmung im Auge und bedürfe dazu eines Mannes, auf den er festes Vertrauen setze. Der trotz aller Kränkungen stets loyale Admiral fügte sich und blieb im Dienste.

Jene Unternehmung galt aber Genua, das schon vor einigen Jahren den Zorn Ludwigs wegen der für Spanien gehegten Sympathien hatte büßen müssen, jetzt ihn aber in seiner ganzen Schwere empfinden sollte, weil es die Allianz mit Spanien nicht aufgeben wollte. Genua war ein Hauptstützpunkt der Spanier im Mittelmeer und gewissermaßen ein spanischer Hafen, in dem ihre Flotte alles fand, was sie

brauchte. Indem Ludwig Genua vernichtete, traf es Spanien, beraubte es eines mächtigen Rückhalts und konnte sich nun gegen dieses allein wenden. Als äußeren Anlaß für den geplanten Racheakt musste der Bau von 4 Kriegsschiffen in Genua dienen, welche allerdings den Spaniern eventuell als Hülfe zugesagt waren, die aber nach Ludwigs Auffassung von den Genuesen dazu bestimmt sein sollten, die französischen Schiffe in Toulon und Marseille zu verbrennen, um sich für die 1678 in der Salutfrage erfolgte Beschießung ihrer Stadt zu rächen. Da zwischen Frankreich und Spanien der Krieg noch nicht erklärt war, so konnte Genua's bloße Allianz mit letzterem nicht wohl als Grund für Feindseligkeiten geltend gemacht werden

Ludwig beabsichtigte nichts weniger, als die Stadt in derselben Weise bombardiren zu lassen wie Algier und wollte ihr zu diesem Zwecke so demüthigende Bedingungen stellen, daß die stolze einstige Beherrscherin der Adria unmöglich darein willigen konnte und voraussichtlich den Krieg einer solchen Erniedrigung vorziehen würde. Er hielt aber seinen finsteren Plan so lange wie möglich geheim und weihte nur den als Werkzeug dafür ausersehenen Du Quesne ein, um durch ihn die nöthigen Zurüstungen der Flotte zu betreiben, deren Stärke inclusive von 10 Bombarden auf zusammen 151 Segel bemessen wurde.

Gegen Ende des Jahres erklärte Frankreich auch Spanien den Krieg, und wenn wegen des Winter zur See auch nicht mit größeren Flotten gekämpft wurde, gab der Kriegszustand doch für den zweiten Sohn Du Quesne's, Abraham, Gelegenheit sich in einer Weise auszuzeichnen, die dem Herzen des tapferen Vaters nur wohlthun musste, da sie ihn mit

Ruhm bedeckten und der König die Heldenthat des jungen Mannes mit seiner Beförderung vom Fähnrich zur See unter Ueberspringung der Lieutenantschargen zum Kapitän zur See belohnte.

Es hatten sich vor den Hyerischen Inseln spanische Schiffe gezeigt, welche recognoscirten. Trotz Du Quesne's langjähriger Vorstellungen waren auf Befehl des Königs sämmtliche Kriegsschiffe während des Winters außer Dienst gestellt und keines disponibel um die Feinde zu vertreiben. Als eines Morgens aber wiederum ein größeres spanisches Schiff in der Nähe der Inseln erschien, sandte der Admiral ein ihm eigens zugehöriges bewaffnetes Fahrzeug, „Trône", unter Befehl seines Sohnes Abraham mit dem Auftrage hinaus, den Spanier zu verjagen. Mit kühnem Muthe und in dieser Beziehung ein ächter Sohn seines Vaters, ging der junge Du Quesne auf die Feinde los, legte sich ohne ihr Feuer zu beachten, direkt an Bord, enterte und nahm nach kurzem aber blutigem Kampfe das spanische Schiff, um es triumphirend als Prise nach Toulon hineinzubringen. Was aber seiner heldenmüthigen Waffenthat noch einen ganz besonderen Glanz verlieh, war daß er in dem Schiffe den Fürst Montesarchio, Admiral von Spanien und Gegner seines Vaters in der Schlacht von Mont Gibel, zum Gefangenen machte.

Leider sollte jedoch Abraham dem alten Admiral bald nach anderer Richtung hin schweren Kummer machen und zeigen, daß er nicht der Erbe aller edlen Charaktereigenschaften seines Vaters war.

Ludwig XIV. leitete seinen Racheakt gegen Genua, gegen dessen Ausführung Colbert sich bis zu seinem Tode auf das

Entschiedenste erklärt hatte, mit einer Handlung ein, die eben so gegen das Völkerrecht verstieß, wie die ganze Unternehmung selbst. Am 28. April 1684 ließ er den Genuesischen Gesandten Marini verhaften und in die Bastille abführen.

Am 5. Mai segelte Du Quesne mit der Flotte und erschien am 17. desselben Monats vor Genua. Auf seinem Flaggschiffe „Ardent" hatte sich Seignelay als diplomatischer Agent eingeschifft.

Kurz vor seinem Abgange wurde Du Quesne von einer in Toulon grassirenden heftigen Grippe befallen, die ihn 8—10 Tage an das Lager fesselte. Dieser Umstand hat zu der Erzählung Anlaß gegeben, daß Seignelay zu seinem Vorgesetzten ernannt worden sei. Du Quesne soll dann in Folge dieser neuen, seine Ehre so tief verletzenden Kränkung erklärt haben, er werde während der ganzen Expedition nicht seine Cajüte verlassen und dies sei thatsächlich der Fall gewesen. Die ganze Sache ist jedoch höchst unwahrscheinlich, wenn Du Quesne auch die Gegenwart des Ministers wenig angenehm empfunden haben mag, da sie ihn immer geniren musste.

Es lässt sich unmöglich annehmen, daß ein Mann von der ganzen Vergangenheit und dem Charakter Du Quesne's, dieselben so habe verleugnen können, um als Befehlshaber einer Flotte während einer so großartigen Action sich in seiner Cajüte zu halten, anstatt seinen Untergebenen ein Beispiel für Gehorsam, Hingebung und Disciplin zu geben. Er hatte es ja in der Hand, sich einer solchen Demüthigung zu entziehen, indem er seinen Abschied nahm. Angesichts seines hohen Alters, seiner durch die beiden Züge gegen Algier angegriffenen Gesundheit konnte er genug stichhaltige Gründe dafür finden und würde es unbedingt gethan haben, anstatt eine so traurige

Rolle zu spielen, wie sie ihm angedichtet worden ist. Ein solches Benehmen hätte nicht nur den König in hohem Grade wider ihn aufbringen, sondern ihn in der Achtung der ganzen Flotte herabsetzen und auch Seignelay tödtlich beleidigen müssen. Sollte Du Quesne aber solche Verhältnisse muthwillig heraufbeschworen haben, welche die ganze Zukunft der Seinen auf das Spiel setzten, während es in seiner Macht lag, sie zu vermeiden? — Eine solche Widersinnigkeit kann man ihm unmöglich zutrauen, wohl aber läßt sich annehmen, daß Seignelay als diplomatischer Vertreter des Königs entsandt wurde, da bei dem Unternehmen doch politische Verhältnisse ernstester Art mit in das Spiel kamen.

Nach Ankunft der Flotte ließ Du Quesne sofort Bombarden und Schiffe in ähnlicher Weise wie vor Algier verankern und die Genuesen konnten keinen Zweifel mehr darüber hegen, was für ein Schicksal ihnen zugedacht sei. Trotzdem zeigten sich Doge und Senat von Muth beseelt, und baten in würdiger Weise Seignelay um Aufklärung über so drohende Maßnahmen. Der Minister theilte ihnen Ludwigs Beschwerden mit und stellte zugleich folgende Bedingungen: Auslieferung der 4 in feindlicher Absicht gegen Frankreich gebauten Kriegsschiffe; die Ueberweisung eines Platzes in Savona zur Anlegung eines französischen Salz-Entrepots, das auf eine Schädigung des genuesischen Handels abgesehen war, und endlich die Entsendung von 4 Senatoren nach Paris, um die Verzeihung des Königs für die ihm zugefügten Beleidigungen zu erbitten.

Zur Entscheidung über diese schmählichen Bedingungen gestattete Seignelay 6 Stunden Bedenkzeit; seien sie dann

nicht angenommen, so werde die Stadt wie Algier behandelt werden.

Die einzige Antwort der Genuesen war, daß sie das Feuer auf die den Batterien zunächst liegende Bombarde begannen. Von französischer Seite ergoß sich nun ein infernalischer Strom von Bomben über die unglückliche Stadt und dauerte ununterbrochen bis zum 22. Mai. Dann schickte Seignelay einen Parlamentär, ob man jetzt bereit sei, die Bedingungen anzunehmen, er habe noch mehr Bomben und gebe 24 Stunden Bedenkzeit.

Obwohl bereits ein großer Theil Genuas zerstört war, ließ der Senat die stolze Antwort ertheilen, er verließe sich auf die Unerschrockenheit seiner Bürger.

Nach Ablauf der Frist wurde deshalb das unbarmherzige Feuer wieder aufgenommen und Kirchen, Klöster, Paläste, Häuser — alles stürzte unter seiner verderbenbringenden Gewalt zusammen. Vergebens protestirte ein Abgesandter des Dogen und Senats gegen eine solche barbarische Behandlung, zu der Genua in keiner Beziehung Grund gegeben. Die einzige Antwort Seignelay's, des Vollstreckers von Ludwigs Willen, war die Weiterführung des Bombardements und die Vorbereitung — ebenfalls dem Willen des allerchristlichsten Königs gemäß — zu einer Landung, um sich der Vorstädte zu bemächtigen, die bedauernswerthe Stadt mit einem Ringe von Feuerschlünden zu umgeben und sie wie Algier in einen Aschenhaufen zu verwandeln.

Die Uferbatterien waren fast alle zerstört und die Landung ging vor sich, zuerst im Osten der Stadt mit 600 Mann, wo die Franzosen jedoch mit großen Verlusten zurückgeschlagen wurden, während der Hauptangriff mit 2500 Mann im Westen

trotz der tapfersten Vertheidigung seitens der Genuesen gelang. Er richtete sich auf das Fort St. Pier d'Arena, das genommen wurde, während die gleichnamige Vorstadt in Flammen aufging. Doch die Absicht, von hier aus Genua einzuschließen, gelang nicht. Ein auflandiger Wind ließ die Franzosen fürchten, sich nicht wieder einschiffen zu können. Sie hatten wider Erwarten so blutigen Widerstand gefunden und so außerordentliche Verluste erlitten, daß sie ohne steten Nachschub von den Schiffen sich nicht zu halten vermochten und sich auf diese zurückziehen mussten.

Das Bombardement wurde jedoch noch fortgesetzt, bis keine Munition mehr vorhanden war. 12000 Bomben waren im Ganzen in die Stadt geschleudert, die buchstäblich völlig zerstört war. Man schätzte den Schaden auf 60 Millionen Thaler, was nach unserem jetzigen Geldwerth ungefähr der dreifachen Summe entspricht. Auch die in Genua ansässigen Franzosen waren nicht geschont; sie hatten Ludwigs Politik nicht gebilligt und mussten nun dafür büßen.

Seignelay drohte die Feindseligkeiten wieder aufzunehmen, da noch immer nicht die Bedingungen erfüllt waren und es würde nach Herbeischaffung von neuem Material gewiß geschehen sein, wenn nicht auf Bitten der Genuesen Papst Innocenz XI. als Vermittler aufgetreten wäre. Er schickte den Erzbischof Ranuzzi nach Paris und diesem gelang es, den König zu einer Milderung seiner Forderungen zu bewegen. Ludwig hatte durch seine unmenschliche Barbarei nicht nur die ganze Christenheit in Aufregung gebracht, sondern auch die Wahrnehmung gemacht, daß die öffentliche Meinung in Frankreich drohend gegen ihn wurde und hielt es deshalb für rathsam, etwas nachzugeben.

Am 2. Februar 1685 wurde ein Friedensvertrag abgeschlossen. Die Etablirung des Salzdepots in Savona ließ der König fallen; die für Spanien bestimmten Kriegsschiffe mussten desarmirt werden, die spanischen Truppen hatten das Territorium von Genua zu räumen und letzteres verpflichtete sich auf alle Allianceu zu verzichten, die es seit dem 1. Januar 1683 geschlossen. Der Doge und 4 Senatoren mussten nach Versailles kommen und ihr tiefes Bedauern darüber aussprechen, das Mißfallen Se. Majestät erregt zu haben, dessen Wohlwollen zu erwerben und zu erhalten fortan ihr ganzes Streben sein werde.

Die Franzosen wurden mit ihren Entschädigungsklagen abgewiesen, dagegen bewilligte Ludwig als frommer Sohn der Kirche dem Papste eine Summe zum Wiederaufbau der durch das Bombardement zerstörten oder beschädigten Kirchen.

Eine Medaille, die einen blitztragenden Herkules und die Inschrift Genua fulminata (das vom Blitz getroffene Genua) zeigte, verherrlichte diesen unmenschlichen Akt eines christlichen Herrschers, der im Laufe seiner langen Regierung den Fluch so vieler Millionen Menschen auf sich geladen, die er aus Ruhmsucht und Größenwahnsinn elend gemacht und zur Verzweiflung gebracht hatte.

Doch diese eine Medaille genügte ihm nicht und es wurde noch eine zweite geprägt. Sie zeigt Ludwig mit königlichem Schmucke angethan, aufrechtstehend und in der Rechten ein Schwert haltend, an dessen Spitze der Erdball schwebt. Quod libet, licet! (Was mir beliebt, das thue ich) lautet die Devise. Sie ist die Signatur der Denkweise eines Mannes, der sein Andenken durch eine Kette zahlloser Schandthaten und Verbrechen an der Menschheit gebrandmarkt hat, während

dessen ganzer Herrscherzeit Lüge, Heuchelei und alle Laster sich breit machten, der unter dem Deckmantel der Religion den bösen Eingebungen und Lüsten eines schlechten Herzens und Charakters fröhnte, vor keiner Perfidie zurückschreckte und mit vollem Recht den Beinamen des „Verabscheuungswürdigen“ statt des „Großen“ verdient hätte.

Nach Beendigung der traurigen Angelegenheit von Genua, in der Du Quesne gegen seine eigene Ueberzeugung als Hauptacteur mitzuwirken gezwungen war, erhielt er Befehl sich mit 15 Schiffen und ebenso viel Galeeren nach der Küste von Catalonien zu begeben und dort die spanische Flotte zu schlagen. Die letztere wagte sich jedoch dem mit Recht von ihr so gefürchteten Manne gegenüber nicht aus ihren Häfen und es kam deshalb zu keinem Kampf. Frankreich war jetzt unbestrittener Herrscher im Mittelmeer, Ludwigs Streben nach dieser Richtung vollständig erfüllt und er dankte dies Du Quesne. Wie er aber diesen Dank abtrug, das sollte schon die nächste Zeit lehren. Mit dem Zuge nach der spanischen Küste, von dem er nach Abschluß des Waffenstillstandes mit Spanien im Herbste 1684 nach Toulon zurückkehrte, schloß Du Quesne seine lange und so ruhmreiche militärische Laufbahn. Er hatte sein 75. Jahr erreicht, war 60 Jahre Seemann und gehörte seit 58 Jahren als Offizier der königlichen Flotte an. Obwohl er geistig und körperlich noch eine seltene Frische besaß, seine robuste Gesundheit ihm noch viele Jahre zu versprechen schien und er noch länger mit größtem Nutzen für die Marine hätte weiter dienen können, so veranlasste ihn ein anderes Motiv, definitiv seinen Abschied zu nehmen. Er hatte endlich Urlaub erhalten, um seine häuslichen Angelegenheiten zu ordnen, wozu ihm

trotz aller Bitten in den letzten Jahren nie die Zeit bewilligt war und hielt sich zu diesem Zwecke in Paris auf. Hier sah er bald, daß sich ein letzter schwerer Schlag gegen seine Glaubensgenossen vorbereitete. Er ging von der Maintenon und Louvois aus und kehrte sich voraussichtlich auch gegen ihn selbst und seine Familie, nachdem Seignelay, Bossuet und Andere ihm wiederum den Vice-Admiral und Marschallsstab als Belohnung für seine Conversion gezeigt hatten, jedoch ebenso wie früher schon oft an seiner Ueberzeugungstreue gescheitert waren. Am 28. Oktober 1685 fiel jener verhängnißvolle Schlag. Heinrichs IV. wohlthätiges und aus wahrer Christenliebe erlassenes Edikt von Nantes, das den Protestanten freie Religionsübung und bürgerliche sowie staatliche Gleichstellung sicherte, wurde aufgehoben und die Hugenotten hatten zu wählen zwischen Uebertritt zum Katholicismus, oder Verbannung, Confiscation ihres Eigenthums, Schande und Tod.

Infolge dessen flohen Hunderttausende in das Ausland zum größten Schaden Frankreichs, denn es verlor in ihnen fleißige ruhige Bürger, Industrielle, Rheder und Kaufleute, und schon die Bereitwilligkeit, mit der sie von andern Herrschern aufgenommen und mit Privilegien ausgestattet wurden, hätte Ludwig belehren sollen, welchen großen politischen Fehler abgesehen von allem Andern er mit dieser Maßregel gemacht hatte, die auf ewige Zeiten sein Andenken beschmutzte. Das unter der Maitressen- und Günstlingsherrschaft des alternden bigotten Königs geknechtete Volk ließ mit sklavischer Unterwürfigkeit den Akt über sich ergehen. Mit ihm begann die zweite Kindheit Ludwigs, in der Frankreich von seiner Höhe wieder herabstieg, um ein Jahrhundert später der Schreckens-

herrschaft der Revolution zu verfallen, zu der Ludwigs Regierung den Keim gelegt hatte.

Du Quesne wurde bei der Nachricht von dieser neuen Wortbrüchigkeit, die selbst Richelieu nicht einmal nach der Einnahme des von revolutionirenden Hugenotten vertheidigten Rochelle Ludwig XIII. vorzuschlagen gewagt hatte, von Schmerz und Zorn erfüllt. Zwar beeilte man sich ihm die Versicherung zu geben, daß er und seine Frau als Protestanten leben und sterben könnten unter der Bedingung, daß sie durch keinen öffentlichen Akt den verbotenen Kultus verriethen, doch bestand er auf seinem Abschiede. Er wollte nicht länger einem Herrscher dienen, der treuen Unterthanen gegenüber selbst so treulos war und ihre hingebenden Dienste mit schwarzem Undank lohnte. Er lebte fortan nur seinen Privatangelegenheiten und hielt sich abwechselnd auf seinem Landsitze und in Paris auf, aber seine letzten Lebensjahre wurden ihm in der eigenen Familie noch sehr verbittert. Sein zweiter Sohn Abraham, derselbe, welcher bei den Hyèrischen Inseln so heldenmüthig sich hervorthat und den spanischen Admiral gefangen nahm, schwor seinen Glauben ab und traf seinen alten Vater dadurch ins Herz, der den tiefen Kummer über diesen Abfall nicht mehr verwinden konnte. Sein ältester Sohn Henri, eben so standhaft und glaubenstreu wie er selbst, hatte schon 1684 den Dienst verlassen, wanderte im folgenden Jahre nach der Schweiz aus und kaufte sich im Kanton Waadt den Edelsitz Aubonne, um unangefochten die ihm theure Religion ausüben zu können.

Am 1. Februar 1688 starb Du Quesne in seinem 78. Lebensjahre. Er war im Begriff zu Bett zu gehen, als ihn der Schlag rührte und in wenigen Stunden sein Ende herbei=

führte. Seine Frau und seine drei jüngeren Söhne Abraham, Isaac und Jacob waren bei seinem Tode gegenwärtig.

Der König hatte ihm die Zusicherung gegeben, daß er als Protestant leben und sterben könne, aber ein Begräbniß verweigerte er dem Manne, der fast sechs Jahrzehnte in unerschütterlicher Treue ihm und seinem Vater gedient und so viel dazu beigetragen hatte, die Flotte und Frankreich selbst zu hoher Machtstufe emporzuheben, der ruhmvoll so viele gewaltige Schlachten geschlagen, der Ludwig zum Beherrscher des Mittelmeeres gemacht und dennoch es nicht weiter als bis zum Contre-Admiral gebracht hatte.

Du Quesne's Herz wurde in eine Vase geschlossen, der Körper zur Nachtzeit nach dem Familiengut gebracht, um dort ganz in der Stille beigesetzt zu werden. Er theilte in dieser Beziehung das Schicksal seines großen Freundes Colbert.

Du Quesne's Wittwe zwang man wenige Wochen nach dem Tode ihres Mannes zum Glaubenswechsel. Der König ließ ihr so viel Einquartirung ins Haus legen bis sie nachgab, um nicht ihr ganzes Hab und Gut zu verlieren. Ihr Sohn Isaac trat ebenfalls zum Katholicismus über; sein Bruder Jacob wanderte nach England aus. Seine und Henry's Güter gab Ludwig an Abraham und Isaac. 1694 kehrte Jacob zurück, bekehrte sich ebenfalls, erhielt sein Vermögen zurück und trat als Enseigne de vaisseau in die Marine. Henry allein blieb bis zu seinem 1722 in Genua erfolgenden Hinscheiden dem Glauben seiner Väter treu und im Auslande. Er hatte nach des Vaters Tode auf das Dringendste gebeten, ihm dessen sterbliche Ueberreste zu übergeben, doch selbst dies wurde ihm vom Könige verweigert.

Im Jahre 1700 schickten die Brüder ihm das in der

Vase eingeschlossene Herz, über dem er in der Kirche von Aubonne eine weiße Marmortafel anbringen ließ, welche das Wappen Du Quesne's, umgeben von den Emblemen seines Faches und von der Marquiskrone überhöht enthielt.

Auf der Grenze der Schweiz und Genua's aber ließ er ein Grabdenkmal errichten, mit dessen Inschrift er laut gegen das seinem Vater zugefügte Unrecht protestirte. Sie lautet in Kurzem: „Du Quesne's Sohn seinem Vater. Dieses Grabmal erwartet die Ueberreste von Abraham Du Quesne. Sein Name ist auf allen Meeren bekannt. Wanderer, wenn Du fragst, weshalb die Holländer dem besiegten de Ruiter ein Denkmal gesetzt haben und weshalb es die Franzosen dem Besieger de Ruiters verweigerten, so untersagt mir die Achtung und Furcht vor einem Monarchen, dessen Gewalt sich sehr weit erstreckt, jede Antwort."

England und Holland boten Alles auf, um den ältesten Sohn ihres einstigen großen Feindes in ihre Dienste zu ziehen, doch obwohl aus seinem Vaterlande vertrieben und von ihm gemißhandelt, dachte er zu edel, um gegen dasselbe zu dienen und widerstand allen Anerbietungen. Er war der echte und würdige Sohn seines Vaters und der Erbe seines ehrenhaften Charakters.

Erst sehr spät erinnerte sich Frankreich seines berühmtesten Admirals und suchte die an ihm begangene Schuld zu sühnen. Der um die französische Flotte der Neuzeit so hochverdiente Prinz von Joinville gab die Anregung dazu. Seit 1844 ziert eine broncene Statue Du Quesne's seine Vaterstadt Dieppe und ruft ihren Bewohnern und den französischen Seeleuten die großen Thaten in das Gedächtniß, die ein Diepper Kind einst auf dem Meere verrichtet.



Druck d. Kunstanst. v. Th. Zehl, Leipzig.

E. Zimmermann sc.

RUYTER

Michiel de Ruiter.

Große Zeiten erzeugen große Männer. Das 17. Jahrhundert war eine große Zeit, in der Europa eine außerordentliche sittliche und physische Kraft entwickelte und namentlich die drei westlichen Staaten England, Frankreich und Holland, wenn auch unter Strömen von Blut sich zu Unabhängigkeit, innerer Festigkeit und zu Macht und Glanz nach außen empor zu schwingen suchten und empor schwangen.

Bei diesen rivalisirenden Bestrebungen der drei Nachbarreiche konnte eine Kollision der Interessen, die in der Seeherrschaft gipfelten nicht ausbleiben. Sie führte zu gigantischen Kämpfen, deren hauptsächlichster Schauplatz naturgemäß das Meer wurde und die in nur kurz unterbrochener Reihenfolge fast die ganze zweite Hälfte des 17. Jahrhunderts ausfüllten.

Wenn man sich so ausdrücken darf vertrat Holland dabei das gute, Frankreich sowohl wie England dagegen das böse Princip. Diese kämpften für die Herrschaft des Meeres, jenes für seine Freiheit; hier waren Neid, Eigennutz und Herrschsucht die Motive, dort vertheidigte man die allgemeinen Rechte

der Staaten und der Menschheit überhaupt. Dies Bewusstsein verlieh dem kleinen Holland eine so gewaltige moralische Kraft, daß es zum Staunen der Welt unternehmen durfte, seinen mächtigen Nachbaren sowohl einzeln, als auch ihrer Koalition entgegenzutreten, und diese Kriege vielfach siegreich ein halbes Jahrhundert lang auszuhalten. Diese Kraftentwickelung ist aber um so wunderbarer, wenn man bedenkt, daß erst 1648 mit dem westphälischen Frieden der furchtbare 80jährige Unabhängigkeitskampf gegen Spanien sein Ende erreicht hatte.

Auch letzterer war vorzugsweise zu Wasser geführt worden. Als Holland unter dem blutigen Griffe Spaniens zuckend am Boden lag und schon alle Hoffnung erstorben schien, da waren es die Geusen, welche von ihren durch Brand und Verwüstung zerstörten Heimstätten vertrieben das Element zu Hülfe riefen, dem einst ihre Vorfahren das Vaterland mühsam abgerungen. Sie öffneten die Schleusen, durchstachen die Deiche und ließen das Wasser über ihre Felder und Fluren strömen, um es als Bundesgenossen gegen ihre grausamen Feinde zu wenden. Aber gleichzeitig verlegten sie auch das Kriegstheater auf diese Fluthen und was sie zu Lande nicht auszuführen vermocht, das gelang ihnen jetzt auf dem Meere. Ihre Niederlagen begannen sich in Sieg zu wandeln und neuer Muth beseelte die verzweifelte Bevölkerung. Eine Reihe glorreicher Seehelden erstand aus ihr, um der Schrecken der Spanier zu werden, ihre Schiffe zu vernichten, die Zufuhren abzuschneiden, ihre Silberflotten zu kapern und dadurch reiche Mittel zur Fortführung des Kampfes zu gewinnen, bis endlich die Unabhängigkeit errungen war. Die Namen der Heemskerk, Pieter Hein, Lonk, Janßoon, Evertzen, Tromp glänzen als

lichte Sterne in jener für Holland so schweren Zeit und sind der Stolz seiner damals beginnenden Seekriegsgeschichte.

Sie erschienen jedoch nur als Vorläufer eines Heroen, der bestimmt war sowohl die Seemacht der vereinigten Niederlande auf ihren höchsten Glanzpunkt zu führen, als auch mehrere Male sein Vaterland vor drohender Vernichtung zu retten, dessen Ruhm ganz Europa erfüllte und der sich durch seine Thaten wie durch seine Charaktereigenschaften die ungetheilteste Hochachtung und Verehrung von Freund und Feind gewann.

Er war gleich groß als Held wie als Mensch, und man darf ihn, ohne Widerspruch zu fürchten als den hervorragendsten Admiral aller bisherigen Zeiten bezeichnen. Aus eigener Kraft schwang er sich vom unwissenden Seilerlehrling zum Herzog empor und über seinen Lebensgang waltete die Vorsehung so sichtbar, daß er als ein von ihr ausgewähltes Werkzeug erscheint, um zum Segen seines Vaterlandes und der Menschheit seine großen Thaten zu verrichten. In seiner demüthigen Bescheidenheit und frommen Gottesfurcht rechnete er seine Erfolge auch nie sich selbst, sondern stets der Hülfe Gottes zu und gab ihm dafür allein die Ehre.

Michiel de Ruiter, wie sein Zeitgenosse und Biograph Brandt den Namen schreibt, wurde am 24. März 1607 in Vlissingen geboren und zwar als das vierte Kind von elf Geschwistern. Seine Eltern waren rechtliche Leute, aber mit irdischen Glücksgütern keineswegs gesegnet. Der Vater, Adrian Michielson hatte anfänglich als Matrose zur See gefahren und war dann als sein Verdienst zum Unterhalte der wachsenden Familie nicht mehr ausreichte, Bierträger geworden.

Seine Mutter Alida Jans führte den Beinamen de Ruiter, welcher später auf ihre Söhne überging.

Es war natürlich, daß bei so bedrängten häuslichen Verhältnissen an eine gute Erziehung und Schulbildung der Kinder nicht gedacht werden konnte und daß auch Michiel ziemlich wild aufwuchs, ohne aller Wahrscheinlichkeit nach mehr als die ersten Anfangsgründe des Lesens und Schreibens zu erlernen. Jedenfalls hörte aber mit seinem 10. Lebensjahre überhaupt jeder Schulunterricht für ihn auf und er wurde als Seilerlehrling in die Werkstätte der Gebrüder Lampsen gegeben, die zu den reichsten Bewohnern und Rhedern Vlissingens zählten, und wo er sich wöchentlich sechs Stüber verdiente.

Ob die Armuth seiner Eltern ihn dazu zwang, sich in so früher Zeit schon selbst seinen Lebensunterhalt zu erwerben, oder ob, wie Einige erzählen, seine losen Streiche Schuld waren, daß kein Lehrer ihn länger in der Schule behalten wollte, bleibt dahingestellt. Letzteres ist jedoch wahrscheinlich, da er auch in seiner neuen Stellung kaum ein Jahr blieb und, wie er selbst später humoristisch erzählte, wegen beständiger dummer Streiche fortgeschickt wurde. Er war ein ungemein aufgeweckter lebendiger Knabe, dessen Jugendmuth übersprudelte und ihn öfter zu den waghalsigsten Dingen verleitete. So erkletterte er einst zum Schrecken ganz Vlissingens die Spitze des in Reparatur befindlichen Kirchthurms um sich von dort aus die Stadt zu beschauen und dann kaltblütig den gefährlichen Rückweg anzutreten. Dergleichen Exkursionen ließen sich mit dem Garnspinnen auf der Seilerbahn nicht gut vereinigen; sie paßten viel besser an Bord eines Schiffes und das war es auch, wohin des Knaben ganzes Wesen strebte. Er pflegte später zu sagen „In

meiner Jugend taugte ich zu nichts anderm als zum Seefahren" und allerdings verrieth dieser ungestüme Drang seine Lebensbestimmung.

1618 sah er seinen sehnlichen Wunsch erfüllt und trat mit 11 Jahren als Schiffsjunge ein. Er hatte damit seinen wahren Beruf gefunden. denn von dem Augenblicke an wandelte sich sein ganzes Wesen. Die dummen Streiche hörten auf; er wurde ein fleißiger williger und gehorsamer Knabe, der seine ganze Aufmerksamkeit auf gründliche Erlernung des gewählten Faches richtete, sich kein Ungemach verdrießen ließ, und sich sehr bald in der ausgesprochenen Gunst seiner Vorgesetzten und Kameraden festsetzte. Unter den letzteren schloß er sich namentlich an einen an Bord seines Schiffes befindlichen Neger an, mit Namen Jan Company. Früher Sklave, war dieser Neger Christ geworden, freigegeben und fuhr jetzt als Matrose. Er fasste eine große Neigung zu dem Knaben die dieser ebenso warm erwiderte und Jan half letzterem über manches Schwere hinfort. Nach einigen Jahren wurden beide getrennt, um sich erst nach langer Zeit auf wunderbare Weise wiederzusehen, wie später erzählt werden wird.

Mit 15 Jahren hatte Michiel es bei sehr kräftiger Körperentwickelung bereits zum Matrosen gebracht, trat dann aber freiwillig eine Zeit lang zur Landarmee über, um unter dem berühmten Prinz Moritz von Oranien gegen die Spanier zu kämpfen, mit denen Spinola vom Clevischen aus gegen die holländischen Grenzfestungen operirte. Es fehlte an Soldaten; der Prinz appellirte an die Seeleute und die bereits in dem Jünglinge stark ausgeprägte Vaterlandsliebe, die sich in dem Manne später so glänzend bewähren sollte, bewog ihn, dem Rufe Folge zu leisten. Er trat als Artil-

lerist ein, kämpfte sehr brav und that sich bei verschiedenen Ausfällen glänzend hervor. Als dann andere Truppen gegen Ende des Jahres 1622 disponibel wurden, kehrte er zu seinem Fache zurück, um sich auf einem Kriegsschiffe anwerben zu lassen. Auch hier zeigte er sich so tüchtig, daß er trotz seiner Jugend sehr bald zum Bootsmannsmaat (Unteroffizier) befördert wurde. Bei Gelegenheit der Enterung eines spanischen Schiffes, wobei er als einer der Ersten auf das feindliche Deck hinübersprang, wurde er durch einen Pikenstich am Kopfe, wenn auch nicht sehr gefährlich verwundet. Es war dies seine erste und einzige Verwundung, bis ihn in seinem 70 Jahre die Todeskugel traf. Während eines halben Jahrhunderts wohnte er zahllosen Kämpfen und mörderischen Schlachten bei, aber stets hielt die Vorsehung ihre schützende Hand über ihm.

Nach zweijährigem Dienste auf der Flotte trat er wieder in die Kauffartheifahrt zurück und zwar auf Schiffen der oben erwähnten Gebrüder Lampsen, in deren Seilerwerkstatt er damals nicht gut thun wollte. Den in seinem Fache ausgezeichneten Seemann nahmen sie jedoch gern wieder und hatten es nicht zu bereuen. De Ruiters hoher Sinn strebte nach Anderem, als nur gewöhnlicher Matrose zu bleiben. Sein Ziel war Kapitän eines Handelsschiffes zu werden und in den sieben Jahren, während welcher er bis 1631 ununterbrochen für Lampsens zur See fuhr, benutzte er mit zähester Energie und Ausdauer jeden freien Augenblick, um nicht nur die großen Lücken seines allgemeinen Wissens auszufüllen, sondern auch namentlich sich die Theorie seines Faches anzueignen und, soweit ihm dies möglich war, Meister der nautischen Wissenschaft zu werden. Es gelang ihm im vollsten Maße und als er mit seinem 24. Jahre Steuermann wurde,

entsprach er den Anforderungen seiner Stellung nach jeder Richtung in ungewöhnlicher Weise.

Die Lampsen'schen Schiffe fuhren damals nur zwischen Holland und dem Mittelmeere und machten keine transatlantischen Reisen. De Ruiter trieb es jedoch, seine Kräfte auf dem weiten Ocean zu versuchen und die Welt kennen zu lernen. Er ging deshalb als Steuermann mit verschiedenen Schiffen auf weitere Touren, nach dem hohen Norden auf den Wallfischfang nach Grönland, und wieder gen Süden um Mauritius auf Maghellansland aufzusuchen. Dabei war er stets mit gleichem Eifer bemüht, seine nautischen Kenntnisse zu bereichern, Wind und Strömungen zu beobachten, unbekannte Küstentheile aufzunehmen und die vorhandenen Seekarten zu verbessern. Die letzte Reise war von ganz besondern Fährlichkeiten begleitet. Das Schiff wurde bei Cap Horn von Eis und Sturm besetzt, verlor Anker und Segel und seine endliche Rettung war geradezu ein Wunder zu nennen.

Als er Steuermann geworden war, verheirathete er sich mit Maria Velters, verlor jedoch schon nach zehn Monaten seine junge Frau im ersten Kindbette zugleich mit dem neugeborenen Töchterchen.

Vier Jahre später, 1636, trat er zum zweiten Male in den Stand der Ehe mit Cornelia Engels, mit welcher er 14 Jahre sehr glücklich lebte und verschiedene Kinder hatte.

Sein Ruf als geschickter und muthiger Seemann verschaffte ihm im folgenden Jahre den Befehl über zwei Kreuzer, welche Vlissinger Kaufleute gegen die Dünkircher Kaper ausrüsteten, die dem holländischen Seehandel viel Schaden zufügten. Er nahm auf diesem Seezuge zwei Schiffe und schickte sie nach Vlissingen, entging aber einige Zeit darauf

mit genauer Noth einer Flotte von 13 Dünkirchern, die ihn scharf jagten und denen er nur durch überlegenes Manövriren zu entkommen wusste.

Bei Theilung der gemachten Beute brach ein so heftiger, in blutige Excesse ausartender Streit unter seinen Mannschaften aus, daß der uneigennützige und friedfertige de Ruiter sich mit Widerwillen davon abwandte. Er legte das Kommando der Kaper, an deren Beschäftigung er wohl überhaupt keinen Gefallen finden mochte freiwillig nieder und kehrte wieder zur Kauffahrteifahrt zurück. Im Jahre 1640 machten ihn seine früheren Rheder, Gebrüder Lampsen, deren volles Vertrauen er sich zu erwerben gewusst hatte und welche jetzt ihre Handelsverbindungen weiter ausdehnten, zum Kapitän eines ihrer Schiffe mit dem er Brasilien besuchte. Auf der Rückreise begegnete er zwei Dünkircher Kapern, die eine holländische Prise mit sich führten. Er machte mit seinem großen und gut bewaffneten Schiffe Jagd auf sie, und es gelang ihm die Feinde so einzuschüchtern, daß sie ohne Widerstand ihre Beute fahren ließen und er sich in Besitz derselben setzen konnte, um sie ihrem rechtmäßigen Eigenthümer zurückzuerstatten.

Die nächsten Reisen führten ihn wieder nach Brasilien und nach den Westindischen Inseln. Während er dort zum möglichsten Vortheile seiner Rheder seine Waarenladung zu verkaufen suchte, ging er andrerseits mit allem Eifer seiner Lieblingsbeschäftigung nach, die Seekarten auf Grund eigener astronomischer Beobachtungen zu corrigiren und fand unter andern, daß die Karaibischen Inseln auf jenen nicht weniger als 130 Seemeilen zu weit westlich verzeichnet waren. Durch diese Entdeckung leistete er der Schifffahrt, welcher zur da-

maligen Zeit nur sehr unvollkommene wissenschaftliche Hülfsmittel zu Gebote standen und die mit großer Unsicherheit der Karten zu kämpfen hatten, wichtige Dienste und es konnte nicht fehlen, daß seine bewährte nautische Tüchtigkeit auch die Augen der Regierung auf einen Mann lenkte, der sich vor den meisten seiner Fachgenossen in so vortheilhafter Weise auszeichnete.

Bald wurde ihm dafür die ehrenvollste Anerkennung zu Theil. Im Jahre 1640 hatte Portugal das verhasste spanische Joch abgeworfen und der Herzog von Braganza sich als Johann IV. zum Könige erklärt.

Dadurch erwuchs den vereinigten Niederlanden ein unerwarteter Bundesgenosse gegen den gemeinsamen Feind und die Generalstaaten beschlossen eine Flotte von zwanzig Schiffen unter einem gewiegten Befehlshaber zu entsenden, um im Verein mit einer gleichen Zahl Portugiesischer Kriegsschiffe an der spanischen Küste zu kreuzen.

Diese holländische Flotte wurde dem Kommando des Admiral Gysels unterstellt, de Ruiter aber von dem Prinzen Friedrich von Oranien zum Kapitän zur See und zwar zum dritten Befehlshaber als fungirender Contre-Admiral berufen, ein Zeichen, daß sein Name bereits einen außerordentlich guten Klang haben mußte.

De Ruiter befehligte das Schiff „der Hase" und die Flotte ging Mitte August 1641 in See. Ein wunderbares Mißgeschick begleitete sie jedoch während der ganzen Dauer der Expedition.

Zunächst wurde sie von schweren Stürmen heimgesucht, so daß sie 4 Wochen bis Lissabon gebrauchte, wo man die Portugiesische Flotte anzutreffen gedachte. Doch sie war nicht

dort und nun begann vier Monate lang ein Versteckenspiel, ein Sichsuchen und Nichtfinden, das durch die Annahme eines bloßen unglücklichen Zufalles kaum erklärlich ist. Man muß vielmehr voraussetzen, daß die Portugiesen absichtlich die Vereinigung vermieden, um ihre gutmüthigen nordischen Alliirten allein für sie die Kastanien aus dem Feuer holen zu lassen, und wenn dies ihr Zweck war, so erreichten sie ihn wirklich.

Die Holländer wurden bald hier, bald dorthin geschickt; nach der Küste von Algarvien, dann nach Andalusien, nach Cadix und endlich nach Cap St. Vincent, wo sie die Portugiesen ganz sicher treffen sollten. Diese vergebene Jagd dauerte bis zum 4. November. Da entdeckte Gysels endlich in der Nacht die Lichter einer Flotte, drehte bei und am andern Morgen zeigte sich in der That eine solche; aber es war die spanische, die aus 24 Segeln bestand und den Holländern sowohl an Zahl wie an Größe der Schiffe überlegen war. Trotzdem zögerte Gysels nicht, sofort den Angriff zu unternehmen und um 8 Uhr Morgens begann der Kampf. Er war sehr heiß und hätte für die Spanier, obwohl sie sich sehr brav schlugen, einen schlimmen Ausgang genommen, wenn sich alle holländischen Kapitäne tapfer gehalten hätten. Das war jedoch leider nicht der Fall und fast die Hälfte derselben thaten keineswegs ihre Schuldigkeit. So kam es, daß die Holländer zwei Schiffe verloren und die Spanier zwar mit Verlust von ebenfalls zwei in den Grund geschossenen Schiffen zum Rückzuge zwangen, aber keine eigentliche Entscheidung herbeiführten, während sie die Feinde vernichten konnten, wenn sie dem Beispiele de Ruiters gefolgt wären.

Dieser entwickelte hier zum ersten Male alle die großen

Eigenschaften, die ihn zum geborenen Flottenführer machten und später so oft zu glänzenden Siegen führten; hoher Muth, weiter Blick, Geistesgegenwart, Ruhe und Meisterschaft im Manövriren. Ihm allein war es zu danken, daß die Holländer nicht eine schwere Niederlage erlitten. Er warf sich mitten zwischen die Feinde, trieb sie durch sein furchtbares Geschützfeuer überall zurück, entsetzte gefährdete Kameraden und ließ durch seine Boote Leute von den sinkenden holländischen Schiffen bergen. Er musste sich zweimal aus der Linie zurückziehen und sein Schiff nach einer Seite überlegen, um die Kugellöcher unter Wasser zu stopfen, durch welche letzteres stromweise eindrang. Trotzdem ging er zum dritten Male vor und schlug sich so tapfer, daß die Spanier die Flucht ergriffen.

In welchem Zustande sich sein Schiff befand, mag man daraus entnehmen, daß dasselbe, als er sich nach Beendigung des Gefechtes zum befohlenen Kriegsrath auf das Flaggschiff begeben hatte, plötzlich an dieses herangesegelt kam und die Besatzung ihm angstvoll zurief, daß sie im Sinken begriffen sei. De Ruiter eilte sofort an Bord und seinen umsichtigen Anordnungen gelang es bald, wenigstens das schwerste Leck zu stopfen und das Schiff über Wasser zu halten.

Im Kriegsrath war beschlossen in den Tajo einzulaufen, um zunächst die Schiffe, welche im Gefecht stark gelitten hatten, wieder gefechtsfähig zu machen. Als die Holländer dort ankamen, hörten sie zu ihrem großen Erstaunen, daß die portugiesische Flotte, auf deren Ankunft sie so lange umsonst gewartet, ruhig bei Lissabon vor Anker lag. Sie waren darüber so empört, daß Admiral Gysels beschloß nach Holland zurückzusegeln. Der König von Portugal bot alles

auf, um ihn zum Bleiben zu bewegen, sandte Jedem der Kapitäne, den tapferen wie den feigen eine goldene Kette und bat auf das Dringendste nur noch eine kurze Zeit zu warten, dann werde seine Flotte im Stande sein sich mit der holländischen zu vereinigen. Doch das waren nur leere Versprechungen und als Gysels nachgegeben und abermals wochenlang auf ihre Erfüllung gewartet hatte, ließ er sich endlich nicht mehr halten und segelte am 8. Januar 1642 nach der Heimat zurück. Schwere Winterstürme richteten die Flotte schlimm zu und zersprengten sie nach allen Richtungen, aber trotzdem ging kein Schiff verloren und gegen Ende des Monats fanden sich alle allmälig in Vlissingen wieder zusammen.

Nach den gemachten Erfahrungen wollten jedoch die Generalstaaten von weiterer Hülfeleistung an das unzuverlässige Portugal nichts mehr wissen und stellten die Flotte außer Dienst. De Ruiter nahm seinen Abschied aus dem Staatsdienste, um wieder in seine alte Stellung als Kauffahrthei-Kapitän auf Lampsen'schen Schiffen einzutreten und mit ihnen während der nächsten 9 Jahre, bis 1651, Reisen nach Westindien und den nordamerikanischen Küsten zu machen.

Als der westphälische Friede den Befreiungskampf der Niederlande mit deren Unabhängigkeitserklärung von Seiten Spaniens beendete, erhielt de Ruiter die Nachricht von diesem Ereignisse auf den Karaibischen Inseln. Sofort nahm er im Namen Hollands die von den Spaniern geräumte Insel St. Martin in Besitz. Kurze Zeit darauf erschienen auch französische Schiffe mit der gleichen Absicht und unter dem Vorwande, ein Recht auf die Insel zu besitzen. De Ruiter konnte sich mit seinen wenigen Leuten natürlich auf einen Kampf nicht einlassen, wusste aber so klug zu operiren, daß

es zu einem friedlichen Vergleiche kam, durch den die Insel zwischen Holland und Frankreich getheilt wurde und sein Vaterland in den Besitz einer werthvollen Kolonie gelangte.

Hatte er hier sich als geschickter Diplomat gezeigt, so lieferte er andererseits glänzende Beweise seines Muthes und seiner Tapferkeit. Auf einer Reise nach Westindien begegnete ihm ein großes spanisches Schiff, dem er zu entgehen suchte, da das seinige bedeutend schwächer war. Jenes war jedoch im Segeln überlegen und holte ihn bald ein; er war nun zum Kampfe gezwungen, nahm ihn aber in solcher Weise auf, daß der Spanier in weniger als einer halben Stunde in den Grund geschossen wurde. De Ruiter setzte sofort seine Boote zur Rettung der Mannschaft aus und es gelang ihm auch einen Theil derselben, darunter den Kapitän zu bergen. Es herrschte damals ein so furchtbarer Haß zwischen den beiden Nationen, daß namentlich Spanier gefangenen Holländern fast nie Quartier gaben. De Ruiters menschenfreundliches Herz dachte jedoch an dergleichen nicht und er behandelte alle Gefangenen gut. Als er an den spanischen Kapitän die Frage richtete, ob er im entgegengesetzten Falle an seiner Besatzung ebenso gethan haben würde, antwortete dieser ebenso hasserfüllt wie unklug: „Meine Absicht war, Euch Alle ertrinken zu lassen."

De Ruiter war so empört über diese freche Entgegnung, daß er den Befehl gab, sämmtliche Spanier über Bord zu werfen. Als diese sahen, was ihrer harrte, wandelte sich ihr grausamer Hochmuth sofort in das Gegentheil. In feiger Weise flehten sie jetzt um Erbarmen und der gutmüthige de Ruiter schenkte ihnen dann auch das Leben.

In gleich kühner und glücklicher Weise kämpfte er gegen

algierische Korsaren. Auf einer Reise nach Salé an der Maroccanischen Küste mit dem Schiffe „Salamander“ wurde er in der Nähe des Hafens von fünf Raubschiffen, darunter von dem algierischen Admiral und Vice-Admiral verfolgt, die ihm Abends den Weg nach Salé abschnitten. Er ließ sich jedoch dadurch nicht einschüchtern, machte sein gut bewaffnetes und bemanntes Schiff während der Nacht auf das Beste gefechtsfertig, wusste seine Leute mit großem Muthe zu beseelen und wartete dann den Angriff der Feinde nicht ab, sondern griff am andern Morgen mit Tagesanbruch sie selbst an.

Er hielt plötzlich mit vollen Segeln auf den Admiral ab und gab ihm aus nächster Nähe eine glatte Lage. Diesem kam die Sache so unerwartet, daß er unwillkürlich zurückwich, dabei aber in der Bestürzung falsch manövrirte und mit einem seiner eigenen Schiffe so heftig zusammenstieß, daß beide eine lange Zeit nicht wieder von einander frei kamen und gefechtsunfähig blieben. De Ruiter gab ihnen noch eine Lage und wandte sich dann gegen den Vice-Admiral, um ihn ebenfalls mit einer vollen Breitseite zu begrüßen. Dann nahm er seinen Kurs auf den Hafen, wechselte mit den beiden letzten Algierern, die nicht in seine Nähe zu kommen wagten, noch einige Schüsse und kam glücklich unter den Festungswerken von Salé zu Anker.

Die Bewohner der Stadt hatten mit staunender Bewunderung dem so ungleichen Kampfe zugeschaut. Durch seine öftere Anwesenheit war de Ruiter ihnen schon bekannt und hatte sich bei einer früheren Gelegenheit durch sein unerschrockenes und zugleich höchst ehrenvolles Auftreten gegen ihren Herrscher die größte Achtung erworben, ihnen jetzt aber durch sein ungemein kühnes Verhalten so imponirt, daß er

am Lande mit lautem Jubel empfangen wurde. Man setzte ihn auf ein Pferd, geleitete ihn durch die Stadt und dieser Ritt gestaltete sich für ihn zu einem wahren Triumphzuge.

Jener Zwischenfall mit dem Sant von Salé, wie der Herrschertitel lautete, war folgender gewesen: de Ruiter hielt in der Stadt die von ihm mitgebrachten Waaren feil und darunter auch ein schönes Stück englisches Tuch. Letzteres erregte das Gefallen des vorüberschreitenden Sant und dieser ließ durch seinen Dolmetscher nach dem Preise fragen. Als de Ruiter ihn nannte, bot der Sant bedeutend weniger, was Jener jedoch ablehnte. Es entspann sich ein Wortwechsel, der von Seiten des Sant immer heftiger geführt wurde, während de Ruiter seine volle Ruhe bewahrte und schließlich bescheiden aber bestimmt erklärte, er könne im Interesse seiner Schiffseigenthümer deren Waaren keinenfalls unter ihrem Werthe abgeben, weil dadurch der Markt verdorben würde, sei aber bereit dem Sant das Stück Tuch zu schenken.

Dieser wies das Anerbieten als beleidigend zurück, gerieth in heftigen Zorn und rief wüthend: „Weißt Du wohl, daß ich Dein Schiff mit Allem was darin ist, mir nehmen kann?“

„Ich weiß es,“ erwiderte de Ruiter gelassen, „aber dann wird auch die ganze Welt erfahren, daß man auf Dein Wort nicht vertrauen kann. Bin ich ein Gefangener, so nenne das Lösegeld, ich werde veranlassen daß es gezahlt wird.“

Diese Antwort brachte den Sant noch mehr auf und er verstärkte seine Drohungen, doch de Ruiter ließ sich nicht einschüchtern und erwiderte festen Muthes: „Wäre ich an Bord meines Schiffes, so würdest Du mir nicht mehr drohen.“

Alle Umstehenden erzitterten bei dieser kühnen Antwort

für den Sprecher und erwarteten das Schlimmste, doch der Sant ließ sich merkwürdigerweise zu keiner Gewaltthat hinreißen. Er wandte sich ab, sagte nur „Ist es nicht jammerschade, daß solch ein Mann ein Christ ist?“ und setzte seinen Weg fort.

Nach einigen Stunden kam er zurück, aber völlig beruhigt und fragte wiederum, ob de Ruiter ihm das Stück zu dem gebotenen Preise überlassen wolle. Als Dieser trotz seiner prekären Lage bei seiner Weigerung beharrte und abermals das Tuch zum Geschenk anbot, wandte der Sant sich plötzlich mit den Worten an die Umstehenden: „Seht, wie treu und muthig dieser Christ für seinen Herrn handelt; möchtet Ihr Alle doch auch für mich so eintreten!“

Dann entblößte er seine und de Ruiters Brust, um als Zeichen der Freundschaft und des Vertrauens gegenseitig die Hände darauf zu legen, und befahl seinen Unterthanen, seinen jetzigen Freund nie zu belästigen, sondern ihm im Gegentheil alle Hülfe und Unterstützung angedeihen zu lassen. Von dieser Zeit an genoß de Ruiter die volle Gunst des Sant und die Hochachtung der Bevölkerung, die nicht nur vorzugsweise seine Waaren kaufte, sondern in jeder Beziehung ihm wirkliche aufrichtige Freundschaft bewies. Dies bewährte sich namentlich, als einst sein Schiff bei schwerem Wetter an der Küste scheiterte und vollständig zerschellte. Er kaufte ein anderes altes Wrack und ließ es nach seiner Anweisung durch die eigene Mannschaft repariren. Dabei leisteten ihm die Mauren freiwillig und unentgeltlich Hülfe und ebenso brachten sie ihm jedes Stück der aus dem Schiffbruch geborgenen Güter an Bord, ohne ein einzelnes zu veruntreuen.

Mit seinem wagenden Muthe und seiner Unerschrocken-

heit wusste er jedoch auch ebenso schlaue List zu verbinden, wenn es darauf ankam, großer feindlicher Uebermacht zu entschlüpfen.

Als er einst in Gesellschaft mehrerer anderer Kauffartheischiffe Nachts unter eine Schaar Dünkircher Kaper gerieth und seine Kameraden alle Segel beisetzten und ihre Lichter löschten, um den Feinden im Dunkeln zu entkommen, ließ er im Gegentheil Segel mindern und mehrere Laternen wie ein Kriegsschiff anstecken, um für ein solches gehalten zu werden. Dies gelang ihm auch vollständig. Keiner der Dünkircher wagte sich näher; sie jagten die Fliehenden und nahmen verschiedene, während de Ruiter glücklich entkam.

Ebenso rettete er sich ein anderes Mal durch eine ähnliche List. Er lag von Irland kommend nebst anderen holländischen Schiffen in einem sichern Hafen des englischen Kanals, als er die Nachricht erhielt, daß der Heimweg von Dünkirchern schwärme. Der Wind war gut, der Winter stand vor der Thür und de Ruiter beschloß deshalb heimwärts zu segeln, während alle übrigen Schiffe aus Angst vor den Kapern vor Anker blieben. Sein Fahrzeug hatte nur 20 Mann Besatzung und 10 kleine Geschütze, aber er schuf sich einen vortrefflichen wenn auch sehr eigenthümlichen Bundesgenossen in — verdorbener Butter.

Davon kaufte er eine genügende Menge, um sein Schiff von außen sowie theilweise von innen zu bestreichen. Dann ging er unter Segel und es dauerte auch nur kurze Zeit, bis ein Dünkircher auf ihn abhielt und ihn zu entern versuchte. Doch die Butter war ein zu starker und unerwarteter Gegner. Ueberall glitten die Feinde aus und wurden blutig zurückgeschlagen.

Noch öfter als menschlichen Feinden entging de Ruiter während dieser Zeiten aber den drohenden Gefahren der Elemente und es durfte am Eingange mit Recht gesagt werden, daß die Vorsehung wunderbar über ihm wachte.

So wurde er in Westindien zu drei verschiedenen Malen von den dort herrschenden furchtbaren Orkanen betroffen, da man damals noch nicht wie jetzt die Gesetze kannte, nach denen sie sich bewegen und die den Seeleuten die Mittel an die Hand geben, ihnen auszuweichen oder wenigstens ihren schrecklichen Mittelpunkt zu vermeiden.

Der eine überraschte ihn mit 26, der zweite mit 17, der dritte mit 6 anderen Schiffen zugleich und jedes Mal war sein Fahrzeug das einzige, welches nicht scheiterte oder sank.

Ebenso wunderbar blieb er auf Reisen von Vlissingen nach St. Malo und Rochelle allein von fünf resp. sieben Schiffen übrig, während die andern in schweren Stürmen untergingen.

Trotzdem hatten diese zahlreichen Gefahren, die sich fast Schlag auf Schlag folgten und die damit verbundenen außergewöhnlichen Strapazen ihren Einfluß geübt und in de Ruiter den Entschluß gereift, das Seeleben aufzugeben. Er hatte sich genug Vermögen erworben, um den Rest seines Lebens in Ruhe und ohne Sorge am Lande verbringen zu können. Im Jahre 1650 war während seiner Abwesenheit seine zweite Frau gestorben und dieser Trauerfall bestärkte ihn in seinem Vorhaben noch mehr. Er wollte noch eine Reise machen und dann am Lande bleiben, um sich der Erziehung seiner unmündigen Kinder zu widmen. Seine letzte Tour lief glücklich ab; er nahm Abschied von seinen Rhedern und verheirathete

sich bald danach 1653 zum dritten Male mit Frau Anna van Gelder, Wittwe eines andern in West-Indien verstorbenen Kapitäns der Herren Lampsen. Doch der Mensch denkt und Gott lenkt. De Ruiter war zu Höherem ausersehen, als seine Tage der selbstgewählten Bestimmung gemäß im Dunkel der Vergessenheit zu beschließen und sehr bald rief ihn das Geschick auf das große Welttheater, auf dem er nunmehr eine so hervorragende Rolle spielen sollte.

Dieses Geschick war der im Jahre 1652 ausbrechende Krieg zwischen England und Holland.

Letzteres war aus seinem Befreiungskampfe gegen Spanien siegreich hervorgegangen und hatte sich während desselben den Rang eines europäischen Staates von großer Bedeutung erobert. Innerlich gefestigt, nach außen stark, geleitet von umsichtigen und großen Staatsmännern, mit ausgebreitetem stets wachsendem Seehandel, im Besitze von reichen Kolonien, im Bündniß mit Deutschland und namentlich mit dessen protestantischem Staate Brandenburg eng liirt, mit ganz Europa wenigstens äußerlich befreundet, schien nach dem Abschlusse des westphälischen Friedens für die vereinigten Niederlande und deren betriebsame und thatkräftige Bevölkerung eine glückliche und vielverheißende Zukunft zu erblühen. Leider sollte dieser befriedigende Zustand nicht von langer Dauer sein. Das sichtbare Emporkommen der kleinen Republik und ihre schnell zunehmende Seemächtigkeit erweckten Neid und Mißgunst bei den Nachbarreichen. Vor Allen war es England, das seine von jeher prätendirte Herrschaft des Meeres bedroht glaubte und eifrig nach Mitteln suchte, um dem Aufschwunge des jungen Seestaates hemmend entgegen-

zutreten. Sehr bald fand sich auch ein äußerer Anlaß zur Entzweiung der beiden Mächte und bot eine Handhabe zu dem von England gewollten Kriege.

Die unkluge und unvorsichtige Politik Karls I. hatte die Engländer zur Revolution getrieben. Nach der verlorenen Schlacht bei Naseby im Juni 1645 floh Karl nach Schottland, wurde aber von der dortigen Geistlichkeit für 800 000 £ an die Engländer ausgeliefert und am 30. Jan. 1646 enthauptet. Kein europäischer Staat hatte für den unglücklichen König seine Stimme erhoben, nur die Regierung der Niederlande, wenngleich fruchtlos, sich für ihn verwendet, um wenigstens sein Leben zu retten.

Dieser Umstand hatte jedoch den Zorn des langen Parlaments (so genannt wegen seiner langen Dauer) und namentlich des aus ihm hervorgehenden Protectors Cromwell erregt und von diesem Augenblicke an war der Krieg gegen Holland beschlossene Sache. Die hauptsächlich gegen Letzteres gerichtete Navigationsakte, welche 1651 fremden Schiffen den Handel mit England so gut wie verbot, war die Einleitung dazu.

Die Niederlande wünschten nichts sehnlicher, als den drohenden Krieg zu vermeiden, schickten Gesandte nach England und boten alles auf, um einen Ausgleich herbei zu führen, jedoch vergebens. England trat so herausfordernd auf und beanspruchte die Ausübung seiner vorgeblichen Meeresherrschaft in einer so verletzenden Weise (es verlangte unter anderm auch das Recht der Untersuchung holländischer Kriegsschiffe), daß die das Prinzip der freien Schifffahrt vertretenden Niederlande unmöglich sich das Geforderte gefallen lassen konnten. Der Krieg war deshalb unvermeidlich und brach 1652 aus, nachdem er thatsächlich schon vor der Kriegs-

erklärung durch einen von den Engländern provocirten Kampf zwischen den beiderseitigen Flotten unter den Admiralen Blake und Tromp begonnen hatte.

Beide begegneten sich in der Nähe von Dover. Blake forderte sofort den ihm nach seiner Behauptung zustehenden Flaggensalut durch scharfe Schüsse und eine vierstündige bis zum Einbruche der Nacht dauernde Schlacht, die zwar ohne Entscheidung blieb, aber den Holländern zwei Schiffe kostete, war die Folge.

Eine von Tromp zu verschiedenen Malen gesuchte Erneuerung des Kampfes mißlang durch hereinbrechende Stürme und andere unglückliche Zufälle, dagegen fielen die Engländer die unbeschützten Heringsfischer-Flotten der Holländer an und kaperten viele Hunderte ihrer Fahrzeuge. Damit wurde den Niederlanden ein schwerer Schlag versetzt, und ihre Bevölkerung auf das Empfindlichste getroffen da die Heringsfischerei, welche über 1000 Fahrzeuge beschäftigte, eine Hauptquelle ihres Erwerbes und Wohlstandes bildete.

Wie fast stets bei solchen Gelegenheiten, wenn ein unerwartetes Unglück eintritt, suchte das Volk nach einem Schuldigen, und sein ganzer Zorn richtete sich gegen Tromp. Man vergaß, was für hervorragende Dienste dieser tapfere Held seinem Vaterlande im Unabhängigkeitskriege geleistet und bürdete ihm allein die Schuld an der Vernichtung der Fischer-Flotte auf, während doch die Elemente deren Schutz unmöglich gemacht hatten. Wenn sein Sieg über Blake nicht entscheidender gewesen war, so traf ihn dafür auch keine Verantwortung; im Gegentheil verdiente er für die Schlacht das höchste Lob. Er hatte mit einer geringeren Zahl kleinerer, mangelhaft armirter und bemannter Schiffe den in jeder Be-

ziehung überlegenen Feind überhaupt bekämpft. Das war schon sehr viel, denn die Schiffe der Engländer waren nicht nur sämmtlich größer, sondern auch mit mehr und stärkeren Geschützen ausgerüstet und voll bemannt. Sie hatten ihre Flotte in Voraussicht des gewollten Krieges gehörig vorbereitet, die Generalstaaten aber nicht, weil sie bis zum letzten Augenblicke den Krieg zu vermeiden hofften.

Erst jetzt dachten sie daran, ihre Seemacht zu verstärken und eine zweite Flotte in Dienst zu stellen; aber in der Eile ließen sich weder viel noch große Schiffe zusammenbringen. Auch mangelte es an Mannschaften, um sie vollständig zu besetzen, und ebenso suchte man nach einem Befehlshaber, zu dem nicht nur die Generalstaaten, sondern auch das in dieser Zeit sehr erregte Volk Vertrauen hatte, welches Letztere von Tromp nichts mehr wissen wollte. Die allgemeine Stimme bezeichnete bald de Ruiter als den für diesen Posten geeigneten Mann und die Regierung trug ihm denselben an. Lange weigerte er sich, die Stellung anzunehmen; sein weiter Blick erkannte, daß für Holland nichts Gutes aus diesem Kriege hervorgehen könne. Er war zwar nicht der Mann, um sich aus Furcht vor der eben erwähnten Ueberlegenheit der englischen Flotte zurückzuziehen — dafür hatte er in seinem Vorleben genugsam Beweise gegeben — nein, etwas anderes und schlimmeres ließ ihn in eine trübe Zukunft sehen. Grade in diesem Augenblicke, wo im Kampfe gegen einen übermächtigen Feind die Einigkeit des Volkes das einzige Mittel gewesen wäre, einen Erfolg zu sichern, entbrannte die Fackel der Zwietracht.

Kurze Zeit zuvor war der Statthalter Wilhelm II. Prinz v. Oranien mit Tode abgegangen und hatte nur einen

zweijährigen Sohn, den später so berühmt gewordenen Wilhelm III. hinterlassen. Den vereinigten Niederlanden fehlte deshalb das gemeinsame Oberhaupt und sie wurden nur durch die Generalstaaten regiert, was viel Verwirrung erregte und die Bevölkerung in zwei Parteien spaltete. Die eine verlangte einen Statthalter, und nannte sich Orangisten, die andere sogenannte nationale Partei wollte die bestehende Regierungsform beibehalten. Beide traten sich immer schroffer und feindlicher gegenüber und die Uneinigkeit lähmte die Kraft des Landes und schlug ihm tiefere Wunden, als der Krieg mit England. Diese unglückliche Zustände waren es vor allem, die de Ruiters Weigerung motivirten und es bedurfte erst eines dringenden Apells an seinen Patriotismus und seine Bürgerpflicht, bevor er, wenn auch mit schwerem Herzen den Posten annahm.

Er erhielt mit dem Titel eines Vice-Kommandeurs (entsprechend dem heutigen Kommodore) den Befehl über eine aus 30 Schiffen und 6 Brandern bestehende Flotte, um damit zunächst ein Convoy von 60 Schiffen durch den englischen Kanal zu geleiten. Sein Flaggschiff der „Neptun“ von 28 Kanonen und 134 Mann Besatzung war mit Ausnahme von zwei Schiffen von 40 Kanonen und 200 Mann Besatzung, welche die Ostindische Kompagnie gestellt hatte, das größte und stärkst bemannte der Flotte.

Vergebens hatte er verschiedene Male den Generalstaaten über seine geringe Macht Bericht erstattet und auf das Dringendste um Verstärkung von größeren Schiffen mit schwereren Geschützen und mehr Mannschaft ersucht — es fehlte unter den obwaltenden Umständen an Zeit und Macht

sie zu schaffen, und so ging er vom 21. August 1652 von Texel in See.

Durch seine Avisos erfuhr er im Kanal, daß die Engländer mit 40 wohlausgerüsteten Schiffen, von denen nicht weniger als vierzehn 50—60 Geschütze führten unter Admiral Ascue in der Nähe von Plymouth warteten, um ihm den Weg zu verlegen. War so wie so die Ungleichheit der Kräfte schon groß genug, um einen nicht sehr muthigen Mann bedenklich zu machen, so trug das Convoy, auf dessen Kaperung die Engländer es wohl hauptsächlich abgesehen hatten nicht wenig dazu bei, die Chancen für de Ruiter noch ungünstiger zu stellen, da es seinen Bewegungen in der Schlacht sehr hinderlich sein musste.

Trotzdem zögerte er keinen Augenblick, ging dem Feinde entgegen und griff ihn an. Er hatte seine Flotte in drei Geschwader getheilt, führte das eine selbst und übertrug den Befehl über die beiden andern den Kapitänen ten Broek und Verhaaf. Jedem Geschwader gab er zwei Brander bei und ein Drittheil der Kauffartheischiffe.

Am 26. August kamen die Feinde in Sicht, de Ruiter ließ die Kapitäne an Bord kommen, theilte ihnen seine Dispositionen mit und forderte sie in kurzen kernigen Worten auf „als Männer ihre Schuldigkeit zu thun und für das Vaterland und die Freiheit des Meeres zu kämpfen“.

Dann ging er auf den Feind los und traf um 4 Uhr Nachmittags mit ihm zusammen. Der Kampf entbrannte sehr heiß. Um seinen Untergebenen ein leuchtendes Beispiel zu geben, warf sich de Ruiter auf die Hauptmacht der englischen Flotte und suchte den Admiral Ascue auf. Leider folgten nicht alle Kapitäne dem glänzenden Beispiele und

mehrere hielten sich außer Schußweite, so daß de Ruiter sich nur mit sieben Schiffen inmitten der Feinde befand, von allen Seiten angegriffen wurde und einen ungemein harten Stand hatte. Dazu besaßen die Engländer noch den Vortheil des Windes und deshalb konnten auch die holländischen Brander nicht in Thätigkeit treten. Dies war um so mehr zu bedauern, als mit ihrer Hülfe der Feind eine entschiedene Niederlage erlitten haben würde. De Ruiter und seine sieben Gefährten schlugen sich aber so außerordentlich brav und wussten von ihren Geschützen so furchtbaren Gebrauch zu machen, daß alle Anstrengungen der Engländer zu ihrer Bewältigung vereitelt wurden. Im Gegentheil gerieth eins ihrer Schiffe in Brand, ein zweites wurde von den Holländern zum Sinken gebracht und schließlich mussten sie die Flucht ergreifen.

Namentlich war es Kapitän Douwe Aukes vom Schiff „Strauß“ der Ostindischen Kompagnie, der sich rühmlichst auszeichnete, durch einen heroischen Akt sein fast schon verlorenes Schiff zurückeroberte und dem Feinde gewaltigen Schaden zufügte.

Um den hartbedrängten de Ruiter zu entsetzen, segelte er kühn in den dichtesten Haufen der Feinde, die sich um den kleinen „Neptun“ und seine Kameraden geschaart, wurde aber selbst so eingeschlossen, daß er weder vor- noch rückwärts konnte. Von beiden Seiten, von hinten und vorn bekam er Feuer, seine Stengen stürzten von oben, die Segel flatterten zerrissen und das Tauwerk hing zerschossen umher. Der tapfere Aukes verlor jedoch nicht den Muth und wehrte sich verzweifelt. Jetzt näherte sich ihm von jeder Seite ein großes englisches Schiff, um ihn zu entern. Er ließ sie bis auf Steinwurfsweite herankommen, dann aber gab

er jedem eine volle Lage, die seiner Noth ein Ende zu machen schien. Der eine Feind lenkte sogleich ab, um aus dem Bereiche eines so vernichtenden Feuers zu kommen und das Schicksal des andern war erfüllt. Er sank sofort und mit ihm fast seine ganze Besatzung in die Fluthen. Doch die Holländer hatten keine Zeit sich ihres Triumphes zu erfreuen, denn unmittelbar darauf kam ein dritter Engländer mit vollen Segeln von hinten heran, die Enterhaken fielen und mit Siegesgeschrei sprangen die feindlichen Mannschaften von ihrem hohen Schiffe auf das niedrigere Deck des „Strauß“ über die Enternetze fort. So tapfer sich bis dahin die Mannschaft des Letzteren geschlagen, wurde sie jetzt auf einmal von lähmendem Schreck erfasst, verlor den Muth und begann unter Deck zu weichen. Aukes stieg die Schamröthe über die Feigheit seiner Mannschaft in das Gesicht, doch er hatte bald ein Mittel gefunden, um sie zu ihrer Pflicht zurückzuführen. Blitzschnell sprang er von der Campanje*) hinunter, ergriff bei einem Geschütze eine brennende Lunte, eilte damit zwischen die fliehenden Matrosen und rief ihnen zu: „Muth Kinder, schöpft Muth! Ich werde Euch den Weg zeigen und wenn wir dem Feinde nicht länger widerstehen können, dann werde ich mit dem Luntenstocke, den ich hier in der Hand habe, uns Alle von der Gefangenschaft befreien. Spricht noch Einer von der Uebergabe des Schiffes,“ fügte er mit Donnerworten hinzu „dann stecke ich die Lunte in das Pulver, so wahr mir Gott helfe“.

Diese Drohung, deren eventuelle Bewahrheitung die Mannschaft in seinem Gesichte las wirkte wunderbar. Augen-

---

*) Halbdeck.

blicklich kehrten sich die Leute gegen die Feinde, aber sie hatten keinen Widerstand mehr zu besiegen. Auch auf die Engländer hatten Aukes Worte gewirkt, wenn sie auch nur den Sinn derselben verstanden, den ihnen der Luntenstock klar verdolmetschte. Der Gedanke im nächsten Augenblicke in die Luft gesprengt zu werden, lieh ihnen Flügel. Von den sich sammelnden Holländern verfolgt flohen sie entsetzt an Bord ihres eigenen Schiffes, kappten die Enterhaken und suchten sich auf das Schleunigste von dem „Strauß“ zu entfernen, dessen muthiger Kapitän jetzt freie Bahn erhielt und nun de Ruiter zu Hülfe eilen konnte. Dort focht er an der Seite des bereits schrecklich zugerichteten „Neptun“ bis die Nacht einbrach. Dann gaben die Engländer nach und flohen nordwärts, aber nicht verfolgt von den Holländern. Deren Schiffe waren theils so zerschossen, daß die Jagd unmöglich war, theils musste de Ruiter daran denken das während der Schlacht zersprengte Convoy wieder zu sammeln und zu decken, um es den Engländern nicht in die Hände fallen zu lassen.

Die Feinde hatten drei Schiffe verloren und gegen 1100 Mann Todte und Verwundete. De Ruiter hatte kein Schiff eingebüßt und auf seiner Flotte nur einige sechzig Todte, darunter Kapitän ten Broek, sowie kaum mehr Verwundete.

Dieser geringe Mannschaftsverlust, der sich in späteren Schlachten zwischen den beiden Nationen in ähnlichem Verhältniß noch öfter wiederholte, erklärt sich aus ihrer verschiedenen Kampfweise. Die Engländer schossen gewöhnlich hoch auf Masten und Takelage, um die Manövrirfähigkeit ihrer Gegner zu lähmen und sie dann leichter auf eine oder die andere Weise zu vernichten, während die Holländer sich mehr die Rumpfe zum Ziel wählten, um sie schnell in den Grund

zu bohren, was dann auf feindlicher Seite auch mehr Menschen kostete.

De Ruiter selbst hatte bei der ihm gegenüberstehenden großen Uebermacht keineswegs auf Sieg gerechnet. Als die Engländer flohen, sagte der ebenso fromme wie tapfere Mann „Der Sieg ist unausbleiblich, wenn Gott in seiner Gnade Muth verleiht. Wie offenbart sich in alle diesem die göttliche Vorsehung, ohne daß wir uns Rechenschaft darüber geben können, welche Zwecke sie verfolgt."

Während der Nacht trieb de Ruiter, dessen Ruhm dieser Sieg in ganz Europa verkündete, unter kleinen Segeln und ließ so gut wie möglich die erlittenen Schäden ausbessern. Jedes seiner Schiffe führte drei Laternen, um den Feinden seine Position zu zeigen, falls sie zu einer Erneuerung des Kampfes geneigt sein sollten. Doch bei Tagesanbruch waren diese weit nordwärts und hatten nicht die geringste Lust sich nochmals mit den sie verfolgenden Holländern zu messen, sondern gingen nach Plymouth hinein.

De Ruiter entsandte nun das nicht mehr gefährdete Convoy westwärts und fasste den kühnen Plan, den Hafen von Plymouth zu forciren und Ascue dort selbst anzugreifen. Leider hinderte der Wind, der mit steifer Briese auf Südsüdost sprang und mithin gerade auf die Küste wehte, die Ausführung, die sonst wohl alle Chancen eines Gelingens gehabt hätte.

Er kreuzte darauf im Kanal während August und September. Als er aber dann in Erfahrung brachte, daß eine englische Flotte von 75 Schiffen unter Admiral Blake ausgelaufen sei, um sich mit Ascue zu vereinigen, hielt er es für richtig mit einer solchen Uebermacht sich nicht in Kampf ein=

zulassen, sondern ging nach der Küste von Flandern, ohne von den Engländern daran verhindert werden zu können. Er war schon seit längerer Zeit dringend um Verstärkungen eingekommen und die Generalstaaten hatten ihm endlich die bisher von Tromp befehligte Flotte entgegengesandt, zu der er in der Nähe von Dünkirchen stieß.

Tromp war abgelöst und an seiner Stelle hatte Vice-Admiral de With den Oberbefehl erhalten, so daß der im Range niedriger stehende de Ruiter jetzt der Zweitkommandirende wurde.

De With war ein sehr tapferer und zugleich ungemein tüchtiger Seemann. Mit 24 Jahren hatte er schon ein Schiff der Nassauischen Flotte, welches 1623—26 die Erde umsegelte, kommandirt; 1628 diente er als Flaggkapitän unter dem berühmten Pieter Hein, der die spanische Silberflotte nahm und wurde schon 1639 zum Vice-Admiral befördert. Trotzdem fehlte ihm Vieles zu einem Oberbefehlshaber der Flotte. Er war wohl ein sogenannter „Draufgänger" vergaß aber sehr oft, daß Muth und Tollkühnheit nicht immer ausreichen und ruhige Ueberlegung und Umsicht nothwendige Eigenschaften eines Feldherrn sein müssen.

Seine Flotte zählte 46 Kriegsschiffe, so daß die Holländer nach seiner Vereinigung mit de Ruiter 76 Schiffe und 6 Brander stark waren. De With wollte nun sofort die Engländer angreifen, doch protestirte de Ruiter energisch dagegen und verlangte zunächst eine Aussonderung aller derjenigen Schiffe, die nach seiner Ansicht sowohl überhaupt als in Folge des letzten Kampfes und der ausgehaltenen Stürme zu schlecht waren, um abermals an einer Schlacht Theil zu nehmen.

Die Untersuchung ergab, daß nicht weniger als 10 Schiffe

darunter de Ruiter's eigenes Flaggschiff „Neptun" sowie die 6 Brander als unbrauchbar, leck und nicht seefähig zu Hause geschickt werden mussten. Danach bestand die holländische Flotte noch insgesammt aus 64 Schiffen.

Die gegenüberstehende englische Flotte zählte 66 Segel; da indessen de With's Schiffe im Durchschnitt nur die Größe von denen de Ruiter's hatten, so waren die Engländer wiederum nach allen Richtungen überlegen, was auch Hume, der englische Geschichtsschreiber dieser Zeit, ausdrücklich mit den Worten anerkennt: „Alle Erfolge der Engländer dankten diese ihren größeren Schiffen, ein Vortheil, den das Geschick und die Tapferkeit der holländischen Admirale nicht aufzuwiegen vermochte".

Angesichts dieser Verhältnisse und wegen der vorgerückten Jahreszeit, die jeden Tag schwere Stürme bringen konnte, war deshalb de Ruiter nicht dafür, etwas Ernstliches zu unternehmen, doch der ungestüme und hitzköpfige de With ließ die Einwände nicht gelten, sondern beschloß die bei Ramsgate liegenden Engländer dort anzugreifen.

Diese kamen ihm indessen zuvor. Nachdem die Holländer am 7. Oktober auf dem Wege nach der englischen Küste noch von einem heftigen Sturme überfallen waren, der ihre Schiffe ziemlich weit auseinander gesprengt hatte, sahen sie auf einmal Blake in guter Ordnung und mit dem Vortheil des Windes unter vollen Segeln so schnell auf sich herunterkommen, daß sie vollständig überrascht wurden und de With nicht einmal Zeit hatte, seine Kapitäne zum Kriegsrath zu sich an Bord kommen zu lassen, sondern Avisos herumschicken musste, um ihnen seine Dispositionen für die Schlacht mitzutheilen.

Er theilte die Flotte in drei Geschwader, von denen

de Ruiter die Vorhut erhielt und in eine Reserve, die Kommandeur Evertzen führte, während de With das Centrum und Kommandeur Wilde die Nachhut befehligte.

Die Feindseligkeiten begannen Nachmittags 3 Uhr und die Schlacht dauerte bis zum Einbruch der Nacht, beschränkte sich jedoch auf Feuergefecht, da Wind und See zu heftig waren, um an Enterung zu denken. Die Flotten defilirten zweimal an einander in geschlossener Linie und auf so geringe Entfernung vorbei, als der Zustand der Witterung erlaubte. Dann gelang es de Ruiter eine feindliche Abtheilung abzuschneiden und es entwickelten sich nun Einzelngefechte, bei denen sowohl de With als de Ruiter und ein Theil der holländischen Kapitäne eine ungemeine Bravour an den Tag legten. Doch auch die Engländer kämpften tapfer und die Holländer mussten die Ueberlegenheit der feindlichen Geschütze schwer empfinden. Sie wurden sehr zerschossen und de With's wie de Ruiter's Flaggschiffe so arg mitgenommen, daß sie kaum noch steuerfähig waren. Letzteres zählte die meisten Todten und Verwundeten auf der Flotte, ein Beweis, daß es im heißesten Kampfe gewesen war.

Leider thaten wiederum mehrere holländische Kapitäne nicht ihre Schuldigkeit, ja einzelne zeigten sich geradezu feig, so daß es nur zu bewundern war, daß die Holländer nicht eine eklatante Niederlage erlitten. Ein Schiff, z. B., dessen Kapitän es verließ, um sich durch feige Flucht in einem Boote zu retten, wäre sicher in feindliche Hände gefallen, wenn nicht der Feuerwerker in Nachahmung des kurze Zeit vorher von Douwe Aukes gegebenen Beispiels mit der brennenden Lunte zur Pulverkammer geeilt wäre, um das Schiff in die Luft zu sprengen. Die bereits an Bord gekommenen Engländer

räumten auf das Schleunigste das Feld und der brave Seemann hatte seinem Vaterlande ein Schiff erhalten. Andere Kapitäne suchten freilich solche Schande durch um so größere Tapferkeit wieder auszugleichen und sühnten jene mit ihrem Leben.

Die Nacht endete den Kampf, der den Holländern zwei Schiffe kostete sonst aber unentschieden blieb. Sowohl Blake wie de With beabsichtigten ihn am andern Tage wieder aufzunehmen und blieben während der Nacht in kurzer Entfernung von einander, doch der am andern Morgen von de With zusammenberufene Kriegsrath und in ihm namentlich de Ruiter erklärte sich so entschieden gegen eine zweite Schlacht, daß de With seine Absicht aufgab.

Die Engländer hatten während der Nacht 11 frische Schiffe als Verstärkung erhalten, die Holländer dagegen zählten 20 weniger, als Tags zuvor. Ebenso viele feige Kapitäne hatten die Dunkelheit benutzt, um sich nach ihren Häfen zu retten und das Mißverhältniß war jetzt so groß, daß eine totale Niederlage unausbleiblich erschien. Diesen zwingenden Gründen konnte sich de With nicht verschließen und kehrte deshalb nach der Maas zurück, einen Tag lang verfolgt von den Engländern, die jedoch keine weiteren Vortheile erzielten.

Der brave Oberfeuerwerker, welcher mit der Lunte das von seinem Kapitän schnöde verlassene Schiff gerettet hatte, wurde zum Kapitän befördert; leider jedoch entgingen die meisten übrigen Feiglinge der verdienten Strafe, weil sie Verbindungen mit verschiedenen Mitgliedern der Generalstaaten hatten.

Der Ausgang des Seezuges war so gewesen, wie de

Ruiter vorhergesehen und gefürchtet, als er sich weigerte im Juni die Stellung als Kommandeur zu übernehmen, zwar ruhmvoll für ihn selbst aber zum Nachtheile Hollands. Die Flotte war England gegenüber zu schwach, die Parteizwiste, welche inzwischen immer stärker hervortraten, beeinträchtigten die Einheit des Oberkommandos der Seemacht, welcher der General-Admiral in der Person des früheren Statthalters fehlte und deshalb ging so vieles verkehrt. Personal wie Material waren unvollständig und es wurde nicht rechtzeitig und genügend für Ersatz gesorgt. Die Admirale mochten noch so dringend das durchaus Nothwendige fordern, sie erhielten es entweder nicht oder nur theilweise oder zu spät und dies lähmte die Kriegführung. Da alle Vorstellungen de Ruiters nicht geholfen hatten, forderte er in der Voraussicht größeren Unglücks, das er nicht glaubte abwenden zu können seinen Abschied, ließ sich aber durch eindringliche Bitten der Generalstaaten endlich doch wieder zum Bleiben bewegen.

Die Nothwendigkeit, ein großes Convoy von über 300 Schiffen durch den englischen Kanal zu geleiten, um nicht den ganzen Seehandel brach liegen zu lassen, aus dem Holland seine Kraft schöpfte, veranlasste die Generalstaaten trotz der vorgerückten Jahreszeit nochmals eine Flotte auszurüsten und in ihr de Ruiter den Posten als Nächstkommandirender zu übertragen, Tromp aber mit dem Oberbefehl zu betrauen.

Die auf de With gesetzten Hoffnungen waren nicht in Erfüllung gegangen und die urtheilslose wankelmüthige Menge des Volkes forderte jetzt ebenso stürmisch die Reaktivirung Tromps, als sie wenige Monate vorher dessen Abberufung verlangt hatte. Die Flottenbesatzungen stimmten in den Ruf ein. Tromp hatte sie nicht nur früher stets zum Siege ge-

führt, sondern durch sein mildes gütiges Wesen sich ihre Liebe erworben, während de With durch seine rücksichtslose Härte überall verhasst war.

Die Generalstaaten gaben dem Drängen diesmal um so eher nach, als auch sie zu der Ueberzeugung gekommen sein mochten, daß Tromp als Oberbefehlshaber den Haudegen de With bei weitem überrage und de Ruiter theilte diese Ansicht vollständig. Ihm war der Wechsel deshalb sehr lieb.

Tromps Flotte zählte 73 Schiffe außer den Brandern und kleinen Fahrzeugen, aber der größte Theil war nicht einmal für Kriegszwecke gebaut, sondern bestand aus gemietheten und nothdürftig armirten Kauffartheischiffen. Es gehörte mithin von Seiten der Admirale ebenso viel Muth, wie Patriotismus und Selbstverleugnung dazu, mit so erbärmlichem Material und leider theilweise unzuverlässigem Personal mitten im Winter gegen einen Feind zu gehen, der seit Jahren so energische Vorbereitungen für den Krieg getroffen hatte und in jeder Hinsicht stärker war. Es mussten wahrhafte Helden sein, die so etwas wagten und ihr Vaterland konnte ihnen eine solche Hingebung nicht genug danken.

Am 6. December lief Tromp mit dem Convoy aus. Wenn man bedenkt, daß es sich darum handelte eine Flotte von über 400 Segeln in solcher Jahreszeit durch unsere gefährlichen und stürmischen Gewässer zu leiten, sie zusammen zu halten, in die undisciplinirte Masse Ordnung zu bringen und dann noch jeden Augenblick gewärtig zu sein, sich mit einem übermächtigen und in seinen Bewegungen ungehinderten Feinde zu schlagen — so muß man die größte Hochachtung und Bewunderung vor den Männern hegen, die es unternehmen und glänzend durchführen konnten.

Am 10. December entdeckte Tromp die englische Flotte des Admiral Blake nahe unter Land zwischen Dover und Folkstone, hielt gerade darauf zu und begann gegen 1 Uhr Nachmittags den Angriff. Beide Flotten nahmen dann parallel neben einander laufend ihren Kurs südlich längs der Küste unter beständiger Kanonade, die aus ziemlich weiter Entfernung geführt wurde. Die Engländer wurden jedoch so nahe gegen die Küste gedrängt, daß sie das „Singles" genannte Vorgebirge nicht abwettern und die Holländer sich ihnen mehr nähern konnten. Dies geschah gegen 3 Uhr Nachmittags und nun begann der Kampf sehr heiß zu werden.

Tromp hielt mit seinem Flaggschiff „Brederode" auf Blake zu und beide wechselten auf Pistolenschußweite ihre Breitseiten. In unmittelbarer Nähe Blake's befanden sich die englischen Schiffe „Rosario" von 24 und „Bonaventura" von 30 Kanonen, deren Kapitäne ihrem Admiral gelobt hatten, den „Brederode" entweder zu nehmen oder in den Grund zu bohren. Unglücklicher Weise für sie trat jedoch das Gegentheil ein, so sehr sich anfangs die Sache auch günstig für sie gestaltete. Tromp kam mit solcher Gewalt an, daß er beim Zusammenstoß mit dem „Rosario" sein Bugspriet und ebenso sein ganzes Vorderkastell fast bis auf die Wasserfläche abbrach. Dadurch wurde eine Zeitlang seine Manövrirfähigkeit behindert und der „Bonaventura" legte sich quer vor ihn, um ihn zu enfiliren und sein ganzes Deck der Länge nach mit einem Kartätschhagel zu fegen, der ganz mörderisch wirkte. Die Lage war höchst kritisch, doch der furchtlose Tromp rief seinen Leuten zu „Kinder, jetzt heißt es: Wir oder die Feinde. Hurrah drauf und Jeder thue seine Schuldigkeit!" Diese wenigen Worte und das Beispiel ihres Admirals elektrisirten

seine Mannschaft; sie sprang auf den „Rosario" über und ein schreckliches Handgemenge begann, das über eine halbe Stunde dauerte. Inzwischen enterte ein kühner Matrose des „Brederode" in den Top, riß die englische Flagge herunter und pflanzte dafür die Oranische auf und mit diesem heroischen Akte endete auch der Widerstand der Engländer. Ueber sechzig Todte, unter ihnen der Kapitän des „Rosario" lagen auf dem Deck und das Schiff ergab sich.

Tromps Lage wurde jedoch dadurch nicht gebessert. Zwar war er Blake selbst los geworden, dem de Ruiter so scharf zusetzte, daß er an nichts anderes, als an seine eigene Vertheidigung denken konnte, doch wurde er noch immer vom „Bonaventura" enfilirt und andere Engländer feuerten ebenfalls auf ihn, so daß er fast von allen Seiten eingeschlossen war. Da kam in seiner höchsten Noth der als Vice-Admiral fungirende Evertzen ihm zu Hülfe legte sich dem „Bonaventura" an Bord und eroberte ihn nach kurzem blutigen Kampfe. Dadurch bekam Tromp Luft, schlug seine andern Bedränger in die Flucht und eilte zu de Ruiter, um diesen zu entsetzen. Doch dieser hatte in gewohnter Weise sich selbst geholfen und mit Unterstützung einiger seiner Schiffe Blake und dessen Division so zusammengeschossen, daß er die Flucht ergriff und damit, von de Ruiter verfolgt, das Signal zum Rückzuge für seine ganze Flotte gab, um sich nach der Themse hinein zu retten. Leider lagen die Windverhältnisse so, daß ein großer Theil der holländischen Schiffe gar nicht an den Feind gelangen konnte, wodurch dieser viel besser fortkam, als es sonst der Fall gewesen wäre. Jedenfalls waren die Engländer aber geschlagen, hatten zwei Schiffe verloren, deren

Kapitäne ihr vermessenes Gelübde mit dem Leben bezahlten, und großen Menschenverlust erlitten.

Auf Seite der Holländer war kein Schiff eingebüßt wenigstens nicht während der Schlacht. Nach derselben gerieth allerdings eins durch Unvorsichtigkeit der eigenen Mannschaft in Brand und ging verloren. Dies wurde jedoch am folgenden Tage durch die Eroberung eines englischen Schiffes von 36 Geschützen, des „Herkules," und eines zweiten von 12 Kanonen mehr als aufgewogen.

Blake war derartig zerschossen, daß er sich vorläufig in der Themse hielt und den Holländern die Herrschaft des Kanals überließ. Tromp geleitete nicht nur sein Convoy bis zum Biskayschen Meerbusen, sondern empfing auch bei der Insel Ré, dem Rendezvous der aus dem Mittelmeere heimkehrenden Schiffe ein anderes von nahezu derselben Zahl und führte es von den Engländern unbelästigt nach Holland zurück.

Der so ganz unerwartet glückliche Erfolg dieser schwierigen Mission war allein den drei Befehlshabern Tromp, de Ruiter und Evertzen zu danken, die sich mit größtem Ruhm bedeckt hatten, aber er war leider nur vorübergehend und im nächsten Jahre dieses für die Niederlande so verhängnißvollen Krieges wandte sich trotz aller Tapferkeit das Glück gegen sie.

Bereits Anfangs Februar 1653 wurde Tromp wieder mit 70 Schiffen in See geschickt, um im Kanal zu kreuzen und die Handelsschifffahrt zu schützen. Die Flotte war diesmal auf energisches Drängen der Admirale etwas besser ausgerüstet als früher und hatte auch einige neue wirkliche Kriegsschiffe erhalten. Sie ließ aber immerhin noch viel zu wünschen übrig und war der englischen keineswegs ebenbürtig,

die außerdem 10 Schiffe mehr zählte. Blake hielt sich im Hafen von Plymouth so lange Tromp mit seiner Flotte allein kreuzte; als dieser jedoch Ende Februar ein Convoy von 250 Schiffen abholte und dadurch an der vollen Entfaltung seiner Kräfte bedeutend gehindert wurde, beschloß er den Angriff und hatte es dabei namentlich auf die Wegnahme der Handelsschiffe abgesehen. Am 28. Februar trafen beide Flotten bei Portland zusammen und es entspann sich eine dreitägige Schlacht.

Wiederum waren es vor Allen die vier Befehlshaber Tromp, de Ruiter, Evertzen, und Floriszoon, welche das Schwerste vollbrachten und dadurch zugleich ihre Untergebenen zu begeistern wussten, so daß sich die Kapitäne im Allgemeinen diesmal besser schlugen, als früher, eine Reihe derselben aber durch das Beispiel ihrer Admirale angefeuert, sie auf das Bravste unterstützten und als wahrhafte Helden kämpften und fielen.

Tromp begann den Kampf, indem er auf Blake losging. Dieser sandte ihm von weitem seine Lagen entgegen, doch Tromp rückte ihm ohne zu antworten ganz nahe auf den Leib, um ihm mit geschicktem Manövriren unmittelbar hintereinander drei Breitseiten auf Pistolenschußweite zuzusenden, die ihn derartig zurichteten, daß er fortan nur noch aus respektvoller Entfernung schoß.

De Ruiter hatte mit seinem 36 Geschütze führenden Flaggschiffe einen großen Engländer die „Prosperity“ angegriffen. Da dessen schweres Kaliber ihm jedoch großen Schaden zufügte, so lief er längseit, um zu entern. Die Engländer wehrten sich tapfer und schlugen die Holländer zurück, doch de Ruiter rief diesen zu: „Nein Kinder so geht

das nicht, einmal geentert heißt auch genommen, also vorwärts wieder hinein." Die Mannschaften stürmten nun zum zweiten Male vorwärts und nach wenigen Minuten war das Schiff auch erobert. Doch kaum hatte de Ruiter es mit einigen Leuten besetzt, als er sich von allen Seiten von Feinden umringt sah, die ihn schon als sichere Beute betrachteten, obwohl er sich wie ein Löwe wehrte. Trotzdem hätte er unterliegen müssen, wenn nicht Evertzen ihm mit einigen Schiffen zu Hülfe gekommen wäre und sich Beide durchgeschlagen hätten. Die „Prosperity" wurde jedoch wieder von den Engländern zurückerobert und die Prisenmannschaft mit ihr gefangen genommen.

Danach schlug sich de Ruiter mit zwei Schiffen seines Geschwaders gegen sieben schwere englische, darunter den Vice-Admiral Penn. Dieser sank, ein anderer Engländer wurde entmastet und die übrigen flohen, doch statt ihrer warfen sich fünf frische noch nicht im Gefecht gewesene auf ihn, gegen welche er sich bis zum Abend ohne Unterstützung so vertheidigte, daß sie keinerlei Vortheile über ihn erlangten. Tromp durchbrach mehrfach die feindliche Flotte und jagte sie nach allen Richtungen auseinander. Das Meer war mit Masten, Segeln und Trümmern bedeckt. So oft die Engländer zu entern versuchten wurden sie entweder zurückgeschlagen, oder die Besiegten sprengten sich mit den bis in den Tod gehassten Siegern in die Luft. Auf den blutig gefärbten Fluthen wogten Hunderte von Leichen, aber dies furchtbare Schauspiel schien nur die gegenseitige Kampfeswuth noch mehr anzufachen. Einer von de Ruiters tapferen Gefährten Kapitän Kruik vom „Strauß" schlug sich stundenlang gegen mehrere Engländer; einen von ihnen bohrte er in den Grund und

wehrte sich gegen die übrigen bis auf den letzten Mann. Ohne Masten, total wrack und steuerlos auf den Fluthen dahintreibend, von allen Seiten auf das Furchtbarste zerschossen, dachte er trotzdem nicht daran die Flagge zu streichen. Tromp wollte ihm Hülfe schicken, doch die Windstille verhinderte die Schiffe zu ihm zu gelangen.

Schließlich, als nur noch ein bis zwei Geschütze feuerten, wagten die Engländer die Enterung und sie fanden keinen Widerstand. Nur Todte und Verwundete füllten das Schiff und letzteres schwamm buchstäblich in Blut. Außer dem Kapitän lagen 80 Leichen auf dem Deck und von 40 Schiedammer Matrosen, sämmtlich unter 20 Jahren, waren nur noch drei lebend, aber auch schwer verwundet. Wahrlich eine so heldenmüthige Vertheidigung erinnerte an die drei Hundert von Theben und verrieth eine antike Größe.

Die Engländer begannen trotzdem die Plünderung, aber eine höhere Gewalt gebot ihrer Rohheit Halt. Zusehends sank das Schiff; sie flohen schnell vom Bord und bald schlugen die Wogen zusammen und betteten die Tapferen auf dem Meeresgrunde.

Aehnliche tragische Scenen spielten sich an anderen Orten des Schlachtfeldes ab. Der holländische Kapitän Poort war im Kampfe mit drei englischen Schiffen; das größte von ihnen bohrte er in den Grund, doch er erhielt von den übrigen so heftiges Feuer, daß er dem in der Nähe befindlichen Kapitän Sweers ein Hülfesignal machen musste. Sofort kam derselbe zu seinem Ersatz heran und legte sich vor seinen Bug, während die Engländer sich von Backbord und Steuerbord näherten, um den Kampf durch Enterung zu entscheiden. Hierbei verwirrten sich alle vier Schiffe mit ihrer Takelage so ineinander,

daß sie fest miteinander verbunden waren und ein einziges Chaos von Tauwerk, Masten, Raaen und Segeln bildeten.

Da neigte sich Poorts Schiff auf die Seite, es hatte so viele Unterwasserschüsse erhalten, daß es sich schnell füllte und fortsank, aber es nahm einen der Engländer mit sich und beide verschwanden in dem dunkeln Abgrunde des Meeres. Sweers versuchte die Ertrinkenden zu retten, doch gelang es ihm nur zum kleinen Theile; der brave Poort war von einer Kanonenkugel fast in Stücke gerissen — er starb mit dem Säbel in der Faust und sein letztes Wort war eine Ermuthigung der Seinen; dann sah man seinen blutenden Körper mit dem Schiffe in der Tiefe verschwinden.

Sweers beschoß nun den übrigbleibenden Engländer auf furchtbare Weise und richtete seine Geschütze auf dessen Wasserlinie. Nach wenigen Minuten waren gewaltige Breschen in dessen Bordwände gerissen, rauschend drangen die Wasser ein, oben in den Lüften hörte man das Krachen und Brechen der ineinander verwickelten Raaen und Stengen, während das feindliche Schiff schnell tiefer sank — ein gellender Angstschrei der dem Untergange geweihten Besatzung rang sich empor und übertönte den Schlachtendonner — dann schloß sich auch über diesem Todtenopfer das wogende Meer. Triumphirend schauten die Holländer auf die leere Stätte, wo ihr grimmer Feind verschwunden — der heldenmüthige Poort war glänzend gerächt. Doch der Triumph ist nur von kurzer Dauer; vier andere Engländer segeln auf sie zu, ihr Kreuzfeuer wirkt vernichtend; wie tapfer Sweers sich vertheidigt, auch sein Schiff ist verloren und sinkt ihm unter den Füßen fort, wenngleich ihm das Kriegsglück gnädiger ist und ihm, sowie

dem größten Theile seiner Mannschaft verstattet, sich auf den nächsten Engländer zu retten.

An einem andern Punkte erhält Kapitän Kleydiek von drei großen Engländern nach einander die vollen Breitseiten und scheint verloren; da eilt Kapitän Regenmorter zu seinem Entsatz. Er läuft mit seinem Schiffe zwischen Kleydiek und einen der Engländer und deckt dadurch jenen an einer Seite. Kleydiek schießt nun den Gegner in den Grund, aber bald ereilt ihn das gleiche Geschick. Um sich zu retten, springt er mit seiner Mannschaft auf den nächsten Engländer, der bei Regenmorter längsseit liegt. Doch hier findet er so energischen Widerstand, daß er das Schiff nicht erobern kann und weichen muß. In diesem Augenblick kommt Regenmorters Schiff so nahe heran, daß die Holländer es zu erreichen vermögen. Sie finden es in der größten Gefahr zu unterliegen; Regenmorter und über vierzig seiner Leute sind schon gefallen und ebenso viel verwundet. Sofort nimmt Kleydiek das Kommando und sein heldenmüthiges Beispiel feuert die ihres Führers beraubte und muthlos gewordene Mannschaft zu solchem Widerstande an, daß der Engländer die bereits geworfenen Enterhaken kappt und abhält. Aber er bekommt jetzt von Kleydiek solches Feuer, daß er reißend schnell sinkt und auch nicht ein Einziger von seiner Besatzung gerettet wird.

An solchen heldenmüthigen Einzelkämpfen war der Schlachttag überreich, und Tromp und de Ruiter durften heute mit Stolz auf die Meisten ihrer Untergebenen schauen. Sie thaten ihre Pflicht und viele von ihnen mehr als das. Außer den bereits Genannten kämpften der Contre-Admiral Floriszoon, die Kapitäne van Nes, Wilde, Zaan, Kampen und Schelte wie Löwen und standen ihren Admiralen als

würdige Gefährten zur Seite. Doch leider fehlte es auch wiederum nicht an Feiglingen. Gegen 4 Uhr Nachmittags machte Tromp die niederschlagende Wahrnehmung, daß 26 seiner Schiffe den guten Wind benutzten, um sich dem Kampfe zu entziehen, und daß infolgedessen sich eine Reihe englischer Fregatten auf die Kauffahrteischiffe zu werfen drohte. Obwohl sehr geschwächt folgte er schleunigst den Feinden, schlug sie in die Flucht und schützte das Convoy gegen Wegnahme. Erst mit einbrechender Dunkelheit endete der Kampf, aber nur um sich am andern Tage zu erneuern. Während der Nacht suchten die Holländer die erlittenen Schäden so gut wie möglich auszubessern. De Ruiter hatte viel damit zu thun, denn da er stets im dichtesten Kampfgewühl gewesen, so war er so zusammengeschossen, daß er kaum ein Segel führen konnte. Von der 180 Köpfe betragenden Besatzung seines Schiffes „Lamm" waren 30 todt und über 40 verwundet.

Am andern Morgen mit Tagesanbruch sah man die englische Flotte in etwa 2 Seemeilen Entfernung und die Holländer verfolgend. Tromp ließ das Convoy vorausſegeln und formirte aus seinen Schiffen einen Halbmond, um jenes zu decken. Dann rief er alle Kapitäne zu sich an Bord, um sie auf das Eindringlichste an ihre Pflicht gegen das Vaterland zu mahnen und seine Worte blieben diesmal nicht wirkungslos. Um 10 Uhr Morgens griffen die Engländer in der Nähe der Insel Wight an und versuchten nicht weniger als sechs Mal im Laufe des Tages die holländische Linie zu durchbrechen, doch ebenso oft wurden sie zurückgeschlagen, und die Kapitäne, welche Tags zuvor gefehlt, sühnten heute ihre Schuld durch um so größere Tapferkeit. Enterungen

wagten diesmal die Engländer nicht, obwohl sie den Vortheil des Windes hatten, sondern suchten die Feinde durch Geschützfeuer zu entmasten. Vorzugsweise war Tromp mit seiner Abtheilung das Ziel der heftigsten Angriffe und vermochte sich derselben kaum zu erwehren. De Ruiter eilte ihm zu Hülfe, gerieth aber zwischen solche Uebermacht, daß er in kurzer Zeit sein Schiff gar nicht mehr manövriren konnte und Tromp ihn durch ein anderes Schiff bugsiren lassen musste. Die Lage der Holländer wurde dadurch noch kritischer, daß die geängstigten Kauffahrer den Kopf verloren und einen südlicheren, als den befohlenen Kurs steuerten, um nach der französischen Küste zu flüchten. Vergebens ließ ihnen Tromp die entsprechenden Befehle geben, sie gehorchten nicht und die Folge war, daß über zwölf von ihnen in feindliche Hände fielen, ebenso wie 2 Kriegsschiffe nach heftiger Gegenwehr genommen wurden.

Die Schlacht dauerte wieder bis Sonnenuntergang, dann gerieth ein englisches Schiff in Brand und beide Flotten trennten sich für die Nacht. Die Holländer steuerten ihren Kurs weiter ostwärts und die Engländer folgten, um andern Vormittags die Schlacht von neuem zu beginnen.

Ein bedeutender Theil von Tromps Schiffen hatte die Munition verschossen, dadurch wurde er noch mehr geschwächt; trotzdem schlug er sich mit den übrigen während des ganzen dritten Tages mit unerhörter Bravour. Leider traten ihm dabei die Kauffahrer stets hindernd in den Weg. Anstatt wie er befohlen alle möglichen Segel zu setzen und ostwärts zu fliehen, während die Flotte die Engländer im Kampfe aufhielt, suchte sie theilweise Schutz unter den Kanonen der Kriegsschiffe und lähmten dadurch deren Bewegungen. Die

Folge war, daß an diesem Tage noch eine bedeutende Zahl von ihnen genommen wurde. Nach Sonnenuntergang versuchte Blake noch einen Hauptangriff auf Tromp. Als er jedoch sah, daß dieser ihn festen Fußes erwartete und nicht an Fliehen dachte, gab er es auf und richtete seinen Kurs zur englischen Küste, während Tromp in die Nordsee steuerte. Wenngleich dieser dreitägige Kampf ein neues Blatt zu Tromps und de Ruiters Ruhmeskranze fügte, waren die Engländer Sieger geblieben. Sie hatten den Holländern 5 Kriegsschiffe in den Grund gebohrt oder verbrannt und 4, sowie gegen 30 Handelsschiffe genommen, während nur 6 von ihren Schiffen gesunken aber keines genommen war. Dagegen hatten sie, weil die Holländer ihr Feuer hauptsächlich auf die Unterschiffe richteten nahe an 2000 Todte, darunter 8 Kapitäne. Ebenso viele Kapitäne waren auf holländischer Seite gefallen, doch betrug der Verlust an Todten nur 7—800. Am 3. März langte die Flotte in der Heimat an. Der Dank der Generalstaaten für das heldenmüthige Benehmen ihrer Führer war in Worten sehr warm und wurde namentlich Tromp und de Ruiter in schmeichelhaftester Weise öffentlich ausgesprochen. Sie überreichten Jedem derselben auch einige Tausend Karolingulden als besondere Belohnung, aber alle diese Ehrenbezeugungen vermochten die beiden Befehlshaber nicht über den Umstand fortzutäuschen, daß ihre Flotte der englischen nicht gewachsen war und bei der Fortdauer des Krieges nur Unglück für ihr Vaterland daraus entstehen müsse.

Mehrere Mächte hatten zwar den Frieden zu vermitteln gesucht, waren aber an dem entschiedenen Willen Cromwells gescheitert, die Niederlande unter seiner eisernen

Faust zu zermalmen. Er brachte seine Flotte auf 105 Schiffe mit 3880 Geschützen und 16000 Mann, hatte sie durch 25 neue Fregatten verstärkt und die übrigen wieder auf das Beste herstellen lassen. Die Zahl der niederländischen Schiffe war zwar nicht viel geringer, aber die Qualität bedeutend schlechter. Vergebens wies Tromp auf diese Uebelstände hin und verlangte ihre Beseitigung; die Generalstaaten thaten nichts Wesentliches und verlangten trotzdem von ihm, daß er auf das Schleunigste wieder in See ginge. Er gehorchte zwar ebenso wie de Ruiter, doch mit schwerem Herzen, indem er schriftlich erklärte, er werde die Befehle ausführen, aber ohne jeden Enthusiasmus und ebensowenig könne er irgend welche Verantwortung für die Verluste und Unglücksfälle übernehmen, die seiner Ansicht nach nothwendig aus solchen Umständen folgen müssten.

Doch auch dies nützte nicht. Die Generalstaaten standen zu sehr unter dem Einflusse der Parteien. Unverstand und Eigennutz machten sich in ihnen breit, es fehlte an jeder Willenseinheit und kräftigen Executive und an dieser Zerfahrenheit krankte der ganze Staat und drohte daran zu Grunde zugehen. Wenn es nicht geschah, so dankte er dies lediglich seinen Seeleuten, in diesem Kriege vor allen Tromp und de Ruiter, später hauptsächlich Letzterem.

Mitte Mai erhielt Tromp die Ordre, 300 Kauffartheischiffe Norden um England zu geleiten und ein aus dem Mittelmeer kommendes Convoy von ähnlicher Stärke nach Holland zurückzuführen. General Monk hatte inzwischen den Oberbefehl der englischen Flotte erhalten und da er vom Seewesen nichts verstand, war ihm Admiral Deane beigegeben. Sie hatten von Tromps Mission gehört und steuerten

nach der holländischen Küste hinüber, um ihn abzuschneiden. Das Glück wollte jedoch, daß die Engländer einen Tag zu spät eintrafen, um ihn am Auslaufen zu hindern und ebenso passirten auf der Rücktour beide Flotten an einander vorbei, ohne sich zu sehen, so daß alle Handelsschiffe glücklich ihre Häfen erreichten, was natürlich große Freude im ganzen Lande erregte. Tromp ging nun nach dem Kanal, um dort die englische Flotte aufzusuchen, fand sie jedoch erst am 12. Juni auf der Höhe von Nieuport. Beide Gegner waren der Zahl nach ungefähr gleich. 95 Engländer standen gegen 98 Holländer, Jene jedoch wie immer bedeutend größer, stärker armirt und bemannt. Monk hatte zuerst seine Flotte in drei weit auseinander gezogene Gruppen getheilt und schien die Holländer umfassen zu wollen. Als er jedoch sah, daß diese ihre enggeschlossene Linie hielten, gab er seine Absicht auf und formirte ebenfalls Linie. Tromps Flotte bestand aus fünf Geschwadern, von denen de Ruiter das vierte befehligte

Die Engländer hatten den Vortheil des Windes, der aus Norden wehte. Gegen 11 Uhr Vormittags gab Monk das Signal zum Angriff und der Kampf entbrannte sofort auf der ganzen Linie, mit besonderer Heftigkeit aber zwischen de Ruiter und dem englischen Contre-Admiral Lawson, dem Ersterer durch geschicktes Manövriren den Wind abgewonnen hatte und gegen den er mit ganzer Kraft los ging, so daß er fast seine ganze Munition verschoß. Tromp eilte ihm zu Hülfe, doch Monk warf sich ihm mit dem Centrum entgegen. Ersterer suchte den englischen Oberbefehlshaber zu entern, wurde indessen zurückgeschlagen und so begann wieder das Feuergefecht mit erneuter Wuth. Die englische Nachhut war

durch eine Windveränderung vom Gros ein bedeutendes Stück abgekommen. Sobald die Holländer dies bemerkten, suchten sie sie abzuschneiden und gingen zu diesem Zwecke mitten durch die feindliche Flotte, was ein furchtbares Melée zur Folge hatte. Eine Wolke von Rauch und Feuer hüllte beide Flotten ein, man unterschied weder Freund noch Feind; überall herrschte Verwirrung und Unordnung, die Schiffe segelten sich gegenseitig an; aber trotz dieses schrecklichen Chaos gelang es den Holländern eine Zeit lang die Engländer in die Flucht zu schlagen. Als diese jedoch sahen, in welcher regellosen Verfassung ihre Feinde selbst sich befanden, sammelten sie sich wieder und das Gefecht begann gegen Abend mit erneuter Stärke, ohne indessen eine Entscheidung zu bringen, bis die Dunkelheit es beendete. In der Nacht wurde so gut wie möglich reparirt, doch als am andern Morgen Angesichts der verfolgenden englischen Flotte Kriegsrath gehalten wurde, stellte es sich heraus, daß die meisten holländischen Schiffe nur noch für wenige Stunden Munition hatten, weil die Admirale trotz ernstester Vorstellungen von den kurzsichtigen Generalstaaten nicht hatten erlangen können, daß besondere Munitionsfahrzeuge die Flotte begleiteten.

Die Engländer waren so nahe, daß sich einem Kampfe nicht mehr ausweichen ließ. Es musste geschlagen werden und Tromp beschloß sein Leben so theuer wie möglich zu verkaufen. Er gab Ordre zum Rückzug und deckte ihn mit de Ruiter und Vice-Admiral de With. Die in der Nacht noch durch 18 Schiffe verstärkten Engländer griffen mit großem Ungestüm an und es gelang ihnen die holländische Nachhut so in Unordnung zu bringen, daß sie fünf Schiffe nahmen oder in den Grund bohrten. Tromp sah das

Schlimmste kommen und fasste den kühnen Plan, durch einen gewagten Coup die Engländer einzuschüchtern. Trotz des furchtbaren Feuers legte er sich dem englischen Vice-Admiral Penn an Bord, enterte und machte sich zum Herrn seines Oberdecks. Schon sprachen die in das Zwischendeck geflüchteten Feinde von Uebergabe, als nicht weniger als 13 englische Schiffe auf ihn zukamen und er auf ein Haar selbst genommen wäre. Zwei von ihnen enterten und warfen ihm eine solche Masse Menschen auf das Deck, daß es unmöglich war länger Widerstand zu leisten und die Mannschaften sich unter Deck flüchteten.

Das Schiff schien verloren, doch Tromp dachte nicht daran sich zu ergeben und befreite sich auf eine Art von seinen Feinden, die allerdings wirksam war, zu ihrer Ausführung aber eines Mannes wie Tromp bedurfte.

Während die Engländer zu vielen Hunderten im Besitze des Oberdecks waren und damit auch das Schiff erobert zu haben vermeinten, ließ der Admiral einige Pulverfässer in das Zwischendeck bringen, seine Mannschaften sich hinten und vorn in die äußersten Enden des Schiffes bergen, einige zwanzig Fuß lang eine Zündschnur legen und zündete diese eigenhändig an. Soeben schickten sich die Feinde an, durch die plötzlich nicht mehr vertheidigten Luken nach unten zu dringen, da erfolgte eine furchtbare Explosion. Ein großer Theil des Oberdecks wurde in die Höhe geschleudert und mit ihm die darauf befindlichen Engländer. Der bereits zerschossene Großmast stürzte von oben, riß auch die Stengen der anderen Masten mit sich und ihre Bruchstücke zerschmetterten ebenfalls eine Menge Feinde, deren Rest in Todesschrecken fliehend über Bord sprang. Dank Tromp's

Vorsichtsmaßregeln hatte seine eigene Mannschaft nicht gelitten, doch das gewagte Manöver hatte einen anderen Feind heraufbeschworen — des Schiff brannte. Zwar gelang es der kaltblütigen Umsicht des Admirals mit seiner Besatzung des Feuers Herr zu werden, aber nun nahten sich auch wiederum von allen Seiten englische Schiffe. Tromp wäre trotz aller Kühnheit dennoch verloren gewesen, wenn in diesem Augenblicke nicht seine treuen Waffenbrüder de Ruiter und de With erschienen, um ihn zu entsetzen. Mit ununterbrochenen Lagen von beiden Seiten bahnten sie sich den Weg durch die dichten Feinde, die durch ein solches Höllenfeuer zum Weichen gezwungen wurden; Tromps entmastetes Schiff wurde in das Schlepptau genommen und mit ihm der Rückzug angetreten. Wohl folgten die Feinde und es gelang ihnen auch noch drei holländische Schiffe nach hartnäckigster Gegenwehr zu nehmen oder in den Grund zu bohren, aber größeren Verlusten beugte die Tapferkeit der den Rückzug deckenden Admirale de Ruiter, de With und Evertzen vor. Erst eine Stunde nach Sonnenuntergang endete der furchtbare Kampf. Während der Nacht ankerten die Holländer bei Ostende, nahmen aber am andern Morgen das Gefecht nicht wieder auf. Ihre Schiffe waren so zerschossen und hatten solchen Mangel an Munition, daß eine Erneuerung des Kampfes gegen einen so übermächtigen Feind nur eine totale Vernichtung hätte zur Folge haben können. Tromp zog sich deshalb in die Maas hinter die die Wielingen genannten Sandbänke zurück. Die Engländer hatten gesiegt und behaupteten die See, hatten den Sieg aber theuer erkauft. Ihr Verlust betrug sechs, der der Holländer acht Schiffe. Außerdem war gleich im Anfange der Schlacht Admiral Deane, ad latus des General Monk, gefallen

Letzterer blockirte jetzt die holländischen Küsten mit seiner Flotte und dieser Umstand erregte die Parteizwistigkeiten zwischen Orangisten und Nationalen aufs Neue in so heftiger Weise, daß in verschiedenen Städten die blutigsten Excesse ausbrachen. Jene sahen den Grund allen Unglücks, von dem das Land betroffen wurde, in der Nichtbesetzung der Statthalterstelle und dem Fehlen eines gemeinschaftlichen Oberhauptes nnd die Generalstaaten vermochten nur mit großer Mühe ihre Autorität aufrecht zu erhalten.

Um die durch das Brachliegen des Seehandels am meisten benachtheiligte Bevölkerung zu beschwichtigen, drängte die Regierung Tromp und die übrigen Flottenführer nach nothdürftiger Reparatur ihrer Schiffe gegen die Engländer wieder auszulaufen, aber Jene leisteten diesmal den energischsten Widerstand gegen eine solche Zumuthung. Sie erklärten einmüthig und fest den Generalstaaten in öffentlicher Versammlung, daß sie nicht wieder in See gehen würden, wenn man ihnen nicht die so oft verlangten stärkeren, schwerer armirten und besser ausgerüsteten Schiffe zur Verfügung stellte. Sie hätten genugsam Proben ihres Muthes, ihrer Vaterlandsliebe und ihres Gehorsams abgelegt, indem sie so oft und bis zur völligen Erschöpfung mit dem überlegenen Feinde gekämpft, aber eine wiederholte Kriegsführung unter den bisherigen Verhältnissen könne nur den gänzlichen Ruin der Flotte und Schmach für die Führer sowie für das Land selbst zur Folge haben.

Diese männliche Sprache der Admirale, von denen jeder Einzelne sich so oft als Held bewiesen, verfehlte nicht Eindruck zu machen, aber vielleicht wäre derselbe bei der Zusammensetzung der Generalstaaten dennoch nicht dauernd

geblieben, wenn nicht ein hervorragendes Mitglied derselben, der kürzlich zum Rathspensionär (ungefähr gleichbedeutend mit unserm jetzigen Minister des Auswärtigen) ernannte Johann de Witt, es verstanden hätte, die vielköpfige Versammlung zu einem raschen Entschlusse zu bringen. Johann de Witt war einer der größten Staatsmänner seiner Zeit, ein Mann von weitem Blick durch und dringenden Verstande, dabei ungemein thatkräftig, energisch und mit zündender Redegabe ausgestattet. Diese Eigenschaften ließen ihn sehr bald einen dominirenden Einfluß in den Generalstaaten gewinnen und wie er es hauptsächlich war, dem man die baldige Unterdrückung der zum offenen Bürgerkriege treibenden Parteiunruhen dankte, so erkannte er auch vor allem, daß Hollands Rettung vor Zerfall nur in seiner Seemächtigkeit liege und daß alles gethan werden müsse, um den Vorschlägen der Admiräle gemäß jene auf das schnellste und beste zu festigen und zu erhöhen.

Auf seine Veranlassung wurden dann auch die betreffenden Beschlüsse gefasst und ihre Ausführung sofort in die Wege geleitet. Zunächst ging man mit allen Kräften an die Reparatur und sorgfältigste Ausrüstung der vorhandenen Schiffe. Man schaffte Vorrathsfahrzeuge an, um die Flotte in Zukunft vor verhängnißvollem Mangel an Munition, Wasser und Proviant zu schützen, wodurch sie bisher in Gegensatz zu den Engländern so oft an Ausnutzung von Siegen, so wie Fortsetzung von Kämpfen behindert und nicht selten zum Rückzuge gezwungen war. Sodann wurden 30 große Kriegsschiffe, die sich ungefähr mit den feindlichen messen konnten, auf Stapel gesetzt und ihr Bau mit aller Kraft betrieben und endlich

erließ man eine Reihe Bestimmungen, um gute und zahlreiche Mannschaften heranzuziehen.

So z. B. setzte man große Belohnungen für eroberte feindliche Schiffe aus. Eine Besatzung, welche das feindliche Admiralschiff durch Enterung nahm, erhielt nicht nur das Schiff mit allem, was sich darin befand, als Beute zugewiesen, sondern außerdem noch eine Summe von 10,000 Gulden, während für kleinere Schiffe entsprechende Prämien verheißen wurden. Für das Herunterholen feindlicher Flaggen wurden je nach ihrer Bedeutung 1000—50 Gulden dem Betreffenden gezahlt, die Löhnung der Matrosen im Allgemeinen erhöht und ihnen für Invalidisirung oder den Verlust von Gliedmaßen bedeutende einmalige Summen resp. Pensionen zugesagt. So z. B. gab der Verlust beider Augen das Recht auf einmalige Zahlung von 1066 Gulden (nach unserm heutigen Geldwerthe über 6000 Mark) und auf eine lebenslängliche Pension von wöchentlich einem Dukaten.

Während man auf diese Weise durch verlockende Belohnungen Mannschaften für die Flotte heranzuziehen und ihren Muth anzuspornen suchte, erließen auf de Witt's Betreiben die Generalstaaten auch andererseits scharfe Strafgesetze, namentlich gegen alle solche Kapitäne und Offiziere, die im Kampfe ihrer Pflicht nicht nachkommen und sich ohne Befehl von ihrem Posten entfernen würden; Diesen drohte ohne Gnade der Tod.

Trotz der größten Anstrengungen dauerte es fast zwei Monate, ehe sich die Flotte so weit herstellen ließ, um den Engländern in besserer Verfassung als bisher entgegenzutreten, wenn sie ihnen auch noch immer nicht ebenbürtig war. Letztere zählten 120 Segel; die Holländer konnten ihnen

ungefähr eben so viel entgegenstellen, wenn auch im Durchschnitt nur kleinere, aber dazu bedurfte es zuvor einer Vereinigung ihrer Seestreitkräfte. Tromp, de Ruiter und Evertzen lagen mit 85 Schiffen in Seeland, Vice-Admiral de With mit dem Rest in Texel und Monk blockirte mit seiner ganzen Macht den letzteren, um eine Vereinigung zu verhindern und die beiden Abtheilungen einzeln zu schlagen.

Trotzdem lief der brave Tromp am 7. August aus, um die Engländer anzugreifen. Am 8. Morgens traf er sie in der Nähe von Egmond. Bis dahin hatte er den Vortheil des Windes gehabt, doch sprang dieser auf West um, so daß jetzt die Engländer die Luv gewannen. Letztere kamen den Holländern entgegen, Tromp änderte aber darauf seinen Kurs seewärts, um die Feinde von der Küste zu entfernen und dadurch de With Gelegenheit zum Auslaufen zu geben.

Sein Plan gelang nicht völlig. Gegen 4 Uhr Nachmittags wurden einige seiner schlechten Segler von schnellen englischen Fregatten erreicht und es entspann sich ein Feuergefecht. Um die Seinigen nicht im Stich zu lassen, wartete Tromp nun mit der übrigen Flotte, bis das Gros der Engländer herankam und bald entbrannte auf der ganzen Linie auf der Höhe von Katwyk die Schlacht. Namentlich wurden de Ruiter und Evertzen scharf angegriffen, bis Tromp ihnen zu Hülfe kam und das Gleichgewicht einigermaßen wieder herstellte. Man kämpfte bis eine Stunde nach Sonnenuntergang, doch wurde keine Entscheidung herbeigeführt. Schiffe wurden nicht eingebüßt und der Menschenverlust war auf beiden Seiten ungefähr gleich.

Tromp hatte indessen die Ueberzeugung gewonnen, daß er sich diesmal sowohl auf Material als Personal besser ver-

lassen konnte als sonst, und sandte noch um Mitternacht einen Bericht an die Generalstaaten ab, in dem er die sichere Hoffnung aussprach, daß wenn es de With gelänge, sich mit ihm zu vereinigen, er aller menschlichen Voraussicht nach die Feinde von der Küste vertreiben werde.

Am andern Morgen war der Wind so heftig, daß die Schlacht nicht erneuert werden konnte, doch dieser Umstand zeigte er den Holländern günstig, indem er das Auslaufen de With's aus dem Texel erleichterte.

Wenngleich dem tapfern Admiral die Eigenschaften abgehen mochten, eine große Flotte genial führen zu können, so zeigte er bei dieser Gelegenheit, ein wie außerordentlich tüchtiger Seemann er war und gab zugleich ein glänzendes Beispiel seines Patriotismus. Wie früher erwähnt, hatte man ihm das Oberkommando im Jahre zuvor abgenommen, um es an Tromp zu geben. Kurze Zeit darauf war er wieder als dritter Befehlshaber einberufen, hatte willig und ohne Bitterkeit im Herzen Gehorsam geleistet und sich in allen Kämpfen auf das bravste geschlagen.

Am 8. August war der Kanonendonner aus den Tausenden von Feuerschlünden bei Katwyk an sein Ohr geschlagen. Er wusste, daß Tromp sehnsüchtig auf ihn wartete und von seiner Hülfe viel, vielleicht Alles für sein geliebtes Vaterland abhing, und er zögerte keinen Augenblick diese Hülfe zu bringen.

Es war stockfinstere Nacht, die Seezeichen hatte man, wie dies in Kriegszeiten immer geschieht, fortgenommen; doch Wind und Strömung waren günstig und de With entschloß sich, sie nicht unbenutzt zu lassen. Alle Lootsen wurden aufgeboten und 40 kleine Fahrzeuge mit ihnen besetzt, um mit

Fackeln versehen, auf alle gefährlichen Punkte des zwei Meilen langen gewundenen Fahrwassers gelegt zu werden. Um Mitternacht waren alle Vorbereitungen beendet; die Flotte setzte sich in Bewegung und glitt mit dem helfenden Strome unter kleinen Segeln geräuschlos durch die dunkeln Fluthen. Gespenstisch beleuchteten die rothen Flammen der Fackeln die Schiffe, wie sie dahin zogen durch die Nacht. Ueberall herrschte das Schweigen banger Erwartung, ob das kühne Wagniß gelingen werde, und nur dann und wann tönte der schrille Pfiff einer Bootsmannpfeife und das darauf folgende Kommando über das Wasser, wenn es sich darum handelte, den Kurs zu wechseln, um bei einer Biegung des gefahrvollen Weges die Segelstellung zu ändern.

Da endlich wich die tödtliche Spannung von den Gemüthern und die gepresste Brust athmete frei auf. Das hinterste Schiff hatte ungefährdet das letzte Fackelboot passirt und de Withs kühnes Manöver war glänzend gelungen. Das freie Meer lag vor ihm; ein Laternenbild auf dem Flaggschiffe, begleitet von einem Kanonenschusse, gab das Signal zum Beisetzen sämmtlicher Segel. Sie entfalteten ihre Flächen dem scharf auffrischenden Winde, der die Schiffe jetzt schnell durch das Wasser trieb. In grünlichem Schimmer thürmten sich die Wellen vor dem Bug, der sie durchschnitt, und der Kurs richtete sich nach der Gegend, wo Abends zuvor der Kanonendonner erschallt war und die Waffengefährten gerufen hatte.

Am andern Mittage den 9. August fand vor der Maasmündung und Angesichts der Engländer die von ihnen vergebens zu hindern gesuchte Vereinigung der beiden Flotten statt, die jetzt zusammen 114 Segel stark waren. Sofort

richtete Tromp seinen Kurs auf die Feinde, jedoch schienen diese wegen des heftigen Windes die Schlacht nicht annehmen zu wollen. Die Holländer folgten ihnen während der Nacht nordostwärts und am 10. August Morgens fanden sich beide Gegner bei guten Witterungsverhältnissen auf 5 Seemeilen Entfernung auf der Höhe von Scheveningen.

Tromp hatte seine Flotte in fünf Geschwader getheilt, von denen eins unter de Ruiter die Vorhut, zwei unter Tromp und Evertzen das Centrum und die beiden andern unter de With und Floriszoon die Nachhut bildeten. Der Kampf begann unter günstigen Auspicien für die Holländer; in guter Ordnung und voll Muth brach ihre gesammte Flotte durch die feindliche. Gleich beim ersten Anprall verloren die Engländer zwei Schiffe und Monks Flaggschiff wurde so zerschossen, daß es sich aus der Linie bugsiren lassen musste. Danach wendeten die Holländer und brachen von der andern Seite zum zweiten Male durch, wobei beide Theile schwere Beschädigungen an Schiffen und bedeutende Mannschaftsverluste erlitten. Die mit ungemeiner Kraft und in bester Ordnung geführten Stöße hatten jedoch die Engländer so in das Wanken gebracht, daß der Sieg sich den Holländern zuzuneigen schien, als diese von einem großen Unglück betroffen wurden. Ihre Führer machten sich gerade fertig, ihre Geschwader zu ordnen, um den dritten Durchbruch zu versuchen, als sie plötzlich durch ein Signal an Bord von Tromps Flaggschiff gerufen wurden. Bei ihrer Ankunft fanden sie zu ihrer größten Bestürzung den Admiral als Leiche. Eine Flintenkugel durch die Brust hatte den tapferen Mann, dem sein Vaterland so viel verdankte, niedergestreckt, um nach wenigen Minuten seine ruhmreiche Laufbahn zu vollenden.

„Mit mir ist es vorbei, Muth, Muth, meine Kinder“, das waren seine letzten Worte gewesen, mit denen der große Held von dieser Erde schied.

Tief erschüttert stand de Ruiter vor der sterblichen Hülle des von ihm so hoch verehrten Vorgesetzten. „Oh, hätte es Gott gefallen, daß ich an seiner Stelle läge“, rief er aus, „wie viel mehr war er dem Vaterlande werth, als ich“. Doch es war keine Zeit, sich länger der Trauer hinzugeben, höhere Pflichten riefen die Admiräle auf ihren Platz zurück, Evertzen übernahm den Oberbefehl und zum dritten Male warfen sie sich auf die Engländer.

De Ruiter auf seinem Schiffe „Lamm“ von nur 36 Kanonen und 180 Mann Besatzung drang in den dichtesten Haufen der Feinde. Er verrichtete Wunder der Tapferkeit, sein furchtbares Geschützfeuer öffnete ihm den Weg; Niemand wagte ihn zu entern, überall wichen ihm die Engländer aus, aher gleichzeitig richteten auch alle ihr Feuer auf ihn, so weit sie ihn erreichen konnten. Sein kleines Schiff wurde in Folge dessen schrecklich zugerichtet. Als er nach dem dritten Durchbruch auf der andern Seite der feindlichen Flotte ankam, hatte er die Hälfte seiner Mannschaft eingebüßt. Sein Fockmast und die Großstenge waren abgeschossen und hingen über Bord; der Pulvervorrath hatte sich bis auf wenige hundert Pfund erschöpft und schließlich wurde auch noch sein Ruder durch eine Kugel zerschmettert, so daß er völlig hülflos auf dem Wasser lag. Von dem übrigen Theile der Flotte war er durch die Feinde abgeschnitten und so blieb ihm nichts anderes übrig, als sich von einem der wenigen Schiffe seines Geschwaders, die ihm hatten folgen können, nach der Maas hineinschleppen zu lassen. Auch den Vice-Admiral Evertzen

traf ein ähnliches Geschick und alles dies konnte nicht ohne Einfluß auf den Gang der Schlacht bleiben. Allmälig kamen die Engländer in Vortheil, aber de With und Floriszoon schlugen sich bis spät in die Nacht so gewaltig, daß schließlich keine eigentliche Entscheidung herbeigeführt wurde. Vollständige Erschöpfung trennte endlich die Kämpfenden. Beide Flotten zogen sich in ihre Häfen zurück und beide schrieben sich den Sieg zu.

Materiell hatten die Holländer die größeren Verluste. Sie büßten 10 Schiffe ein. Die Engländer wollten nur zwei verloren haben, aber de Ruiter, dessen Wahrheitsliebe ganz unzweifelhaft ist und der stets seinen Feinden volle Gerechtigkeit widerfahren läſst, berichtete an die Generalstaaten, wie er mit eigenen Augen gesehen, daß zwei Schiffe bei der ersten Attaque in den Grund geschossen, später eine Fregatte in die Luft gesprengt und fünf andere Schiffe verbrannt seien. Während die Zahl der Todten und Verwundeten auf beiden Seiten ziemlich gleich (1500—1600) war, hatten die Engländer von sinkenden holländischen Schiffen noch etwa 700 Gefangene gemacht.

Auf der andern Seite durften trotzdem mit Recht die Holländer sich den Sieg zuschreiben, denn sie hatten Monks Flotte so arg mitgenommen, daß dieser die Blockade der holländischen Küsten aufgeben und schleunigst nach England zurückkehren muſste. Tromp hatte mit seinem Leben das den Generalstaaten gegebene Versprechen eingelöst.

Der Tod des Helden verbreitete tiefe Trauer im ganzen Lande, namentlich aber auf der Flotte selbst, wo er wegen seiner herzgewinnenden Eigenschaften wie ein Vater geliebt

war. Es war der schwerste Schlag, von dem Holland im Augenblick betroffen werden konnte.

Der Rückzug der Engländer verursachte andererseits allgemeine Freude. Mit größter Energie wurden 40 der in der letzten Schlacht am wenigsten beschädigten Schiffe wieder seefertig gemacht und liefen schon am 10. September unter Befehl von de With und de Ruiter von Texel aus um Convoys von 3—400 Handelsschiffen nach der Ostsee und zurückzugeleiten. Dies geschah, ohne daß die Engländer den Versuch machten hindernd entgegenzutreten und lieferte den besten Beweis, daß sie trotz ihrer stolzen Siegesbulletins nicht Lust hatten, sich vorläufig wieder mit den Holländern zu messen.

Trotzdem erkannte der Rathspensionär de Witt, daß eine Fortsetzung des Krieges für sein Vaterland nur verhängnißvolle Folgen haben könne. In den letzten zwei Jahren hatten die vereinigten Niederlande durch Kaperei und anderweitige Zerstörung über 1500 Schiffe eingebüßt. Diese großen Verluste gaben den innern Parteikämpfen immer neue Nahrung; jeden Augenblick konnte ein ausbrechender Bürgerkrieg das Land an den Rand des Abgrundes führen und de Witt bot deshalb sein ganzes staatsmännisches Geschick auf, um die Generalstaaten schon vor der letzten Schlacht zu Friedensunterhandlungen zu bewegen. Diese gingen darauf ein, aber die ersten Eröffnungen wurden von dem englischen Parlamente in verletzender Weise zurückgewiesen. Der Rathspensionär ließ sich dadurch nicht zurückschrecken; ihm schienen selbst größere Opfer nicht zu hoch, um den Frieden zu erkaufen und bald gestalteten sich auch die Sachen für seine Ziele günstiger. Der Ausgang der Schlacht von Scheveningen trug nicht wenig dazu bei; allmälig brach sich bei den Engländern die Ueber-

zeugung Bahn, daß sie nur einen Pyrrhussieg erfochten hatten und eine Fortsetzung des Kampfes auch für sie selbst verderblich werden müsse. Ihr eigener Handel litt ebenfalls schwer. Dazu kam, daß Cromwell sich zum Protector gemacht hatte, sich aber in seiner neuen Stellung nicht sicher fühlte. Ein großer Theil des Parlamentes, das in ihm nur die verhasste königliche Autorität, wenn auch unter anderem Namen wieder aufleben sah, war ihm feindlich gesonnen und eine Wandlung des Kriegsglückes konnte ihn leicht von seiner Höhe herabstürzen. Er zeigte sich deshalb gegen die Niederlande nachgiebiger als diese anfänglich zu hoffen wagten, die Verhandlungen kamen wieder in Fluß und führten im Mai 1654 zum Abschlusse des Friedens von Westminster, der diesen blutigen und für Holland so verderblichen Krieg beendete.

Inzwischen machte die Wiederbesetzung von Tromps erledigter Stelle als Oberbefehlshaber der Flotte bedeutende Schwierigkeiten. De With war der Aelteste dazu, aber abgesehen von den bereits oben erwähnten ihm mangelnden Eigenschaften, war er durch sein herrisches gewaltsames Wesen nicht nur bei den Mannschaften sondern auch bei allen Admirälen so verhasst, daß sie mit Ausnahme de Ruiters sämmtlich erklärten nicht unter ihm dienen zu wollen. Um aus diesem Dilemma zu kommen, fassten die Generalstaaten den seltsamen Entschluß, einen Landoffizier zum kommandirenden Admiral zu machen, der jedoch das Prestige eines hoch angesehenen altadligen Namens mit sich brachte. Sie wählten dazu den bisherigen Oberst eines Reiterregiments Wassenaar von Opdam, der diese Stellung auch annahm.

Die allgemeine Stimme bezeichnete zwar de Ruiter als den geeignetsten Mann für die würdige Ausfüllung des va-

kanten Postens und die Generalstaaten selbst hegten ebenfalls diese Ueberzeugung, aber vorläufig war er noch in der Anciennetät zu jung und es konnte den Vice-Admirälen unmöglich zugemuthet werden, sich plötzlich unter einen bisherigen Kommandeur zu stellen, mochten sie auch seine große Ueberlegenheit im Stillen anerkennen. De Ruiter selbst war freilich weit davon entfernt, an solche Stellung zu denken. Sein einziger Ehrgeiz bestand nach wie vor darin, in glücklicher Häuslichkeit still und zurückgezogen am Lande zu leben. Als er mit Vice-Admiral de With Ende November von seiner letzten Campagne aus der Ostsee zurückkam, war er inzwischen zum Vice-Admiral der Provinz Holland ernannt, aber er lehnte diese Ehre entschieden von sich ab. Vergebens suchten die Generalstaaten ihn auf jede Weise zur Annahme zu bewegen; er blieb fest und bat wiederholt und dringend um seine Entlassung aus Staatsdiensten. Schon war man im Begriff seinen Bitten nachzugeben, so schmerzlich man auch den Verlust eines so hervorragenden Mannes für die Flotte und das ganze Land bedauerte, als der Rathspensionär Johann de Witt es unternahm noch einen letzten Versuch zu machen, um ihn zum Bleiben zu bewegen. Sein klarblickender Geist sah voraus, daß wenn auch die schwebenden Friedensunterhandlungen mit England zum Abschluß gelangten, die vereinigten Niederlande sich nicht lange der Ruhe erfreuen würden. Neid und Eifersucht drohten auch von anderen Seiten. Ludwig XIV. wartete nur auf die Gelegenheit, um die Republik zu schädigen und war bereits bei geringfügigen Anlässen so herrisch gegen sie aufgetreten, daß ein offener Bruch mit Frankreich jeden Augenblick zu gewärtigen war. Dann hing die Rettung des Landes aber lediglich von einer starken Flotte

ab und von Männern, die sie zu leiten und zum Siege zu führen verstanden. Einen solchen hatte der Rathspensionär in de Ruiter erkannt und glaubte deshalb Alles aufbieten zu müssen seine Kräfte dem Vaterlande zu erhalten, an dessen politischem Horizonte überall drohende Wetterwolken aufstiegen.

Johann de Witt galt für den beredtsten Mann seiner Zeit und man sagte von ihm, er verstehe Jedermann zu seiner Ansicht zu bekehren. Jedenfalls bewies er dies an de Ruiter und es gelang ihm wirklich, denselben wenn auch mit vieler Mühe zum Bleiben und zur Annahme des Vice-Admirals-Postens zu bewegen. Gleichzeitig legte diese Unterredung den Grund zu einer Freundschaft zwischen den beiden großen Männern, die für das Leben geschlossen war und ihrem einträchtigen Zusammenwirken hatten die Niederlande später allein ihre Rettung vor dem Untergange zu danken, den eine gewaltige feindliche Coalition ihnen zu bereiten drohte. Zugleich datirt von jenem Zeitpunkte an das Emporsteigen der niederländischen Seemacht zu einem Höhepunkte und einer Kraftäußerung, die bewunderungswerth ist. Es mag bei dieser Gelegenheit kurz die Einrichtung der Marine-Oberbehörde erwähnt werden, da sie viele Mängel erklärt, unter denen die niederländische Seemacht während des letzten Krieges litt und die vielfach ihre Leistungsfähigkeit schwer beeinträchtigte.

Die ganze Flotte stand unter der Admiralität, welche sich aus fünf Kollegien zusammensetzte. Letztere residirten aber an verschiedenen Orten, das von der Maas in Rotterdam, von Holland in Amsterdam, von Seeland in Middelburg, von Westfriesland abwechselnd in Hoorn oder Enkhuizen und das von Friesland zu Harlingen.

Sollte eine Flotte ausgerüstet werden, so musste jedes

Kolleg für den bestimmten Antheil sorgen, der für Holland ungefähr ein Drittheil für die übrigen je ein Sechstheil betrug. Der Befehlshaber der gesammten Flotte, der den Titel Lieutenant-Admiral-General führte, wurde von den Generalstaaten ernannt, die übrigen Admiräle ernannten die Provinzialstaaten der betreffenden Kollegien, die Kapitäne der Statthalter, der als Admiral-General den Oberbefehl über die gesammte Seemacht hatte, aber stets am Lande blieb, oder wenn ein solcher nicht vorhanden war wie zu der hier in Rede stehenden Zeit, die Admiralitätskollegien.

Man sieht, daß bei einer so künstlichen Zusammensetzung der wichtigsten Behörde des Staates, in der die Lebens-Interessen seiner meisten Unterthanen gipfelten, Streitigkeiten nicht ausbleiben konnten und das Allgemeinwohl oft unter partikularistischen Bestrebungen leiden musste.

Es war das ungemein große Verdienst des Rathspensionärs diese unglücklichen Zwiste wenigstens mit Bezug auf die Flotte lange Jahre zu schlichten, dadurch die Einheitlichkeit in ihrer Führung und Verwaltung zu sichern, und durch seine Energie und sein seltenes Verständniß maritimer Angelegenheiten so rechtzeitig und praktisch für ihre Bedürfnisse und Verbesserungen zu sorgen, daß ihre Leistungsfähigkeit eine außerordentliche und sie in der Hand de Ruiters zur furchtbaren und siegreichen Waffe gegen die Feinde des Landes wurde.

Leider gelang es dem großen Staatsmanne nicht in gleichem Maße auf anderem Gebiete die Hydra der Zwietracht zu zertreten. Sie erhob immer von Neuem und stets drohender das Haupt, bis er schließlich ihr zum Opfer fiel.

Nachdem am 6. Mai 1654 der Friede von Westminster abgeschlossen war, in welchem die Holländer sich bequemen

mussten, die Superiorität der englischen Flagge in Zukunft dadurch anzuerkennen, daß sie beim Begegnen derselben in englischen Gewässern die ihrige strichen und gleichzeitig die Marssegel herunterführten, wogegen andererseits die Engländer auf das zuerst von ihnen geforderte Durchsuchungsrecht holländischer Kriegsschiffe verzichtet hatten, richteten die Generalstaaten vor allem ihr Augenmerk darauf, den Seehandel wieder in die Höhe zu bringen.

Während sich Holland und England zwei Jahre lang zerfleischten, hatten die Raubstaaten von Afrika den alleinigen Vortheil davon gezogen. Sie wurden nicht mehr von den Flotten der damals mächtigsten beiden Seestaaten im Zaum gehalten und benutzten dies, um nach Herzenslust Seeraub zu treiben, ihre verheerenden Streifzüge bis an die Küsten von Portugal auszudehnen und den ganzen Seehandel des Mittelmeeres fast brach zu legen. Diesem Unwesen ein Ziel zu setzen wurde de Ruiter bereits im Juni des Jahres mit 5 Kriegsschiffen entsandt, um eine Kauffartheiflotte nach dem Mittelmeere und von dort zurück zu convoyiren. Er kehrte von dieser Mission im November zurück und blieb bis Mitte des nächsten Jahres bei den Seinen am Lande. Dann wurde er zum zweiten Male mit 8 Kriegsschiffen nach dem Mittelmeere geschickt, diesmal aber mit der Instruktion, alle Korsaren von Algier, Tunis und Tripolis aufzubringen, wo er sie treffe, an Bord befindliche Christensklaven zu befreien, die muselmännische Besatzung als Sklaven zu verkaufen, etwaige Renegaten aber hängen zu lassen.

Am 18. Juli lief er mit seinem Geschwader und einem Convoy von 55 Handelsschiffen von Texel aus, geleitete diese bis Cadix und segelte dann vor Algier, ohne jedoch wegen

ungünstiger Witterungsverhältnisse etwas gegen die Stadt selbst unternehmen zu können. Er kreuzte nun an der Barbareskenküste und nahm am 18. September einen algierischen Korsaren, dessen Kapitän, einen spanischen Renegaten er sofort an der Raa aufhängen ließ. Zwei Tage darauf kam das algierische Admiralschiff von 38 Kanonen und 250 Mann Besatzung, darunter 50 Christensklaven in Sicht. De Ruiter jagte es, konnte es aber auf See nicht mehr erreichen. Es lief nach Orzila, einer Küstenstadt des Königreichs Fez und ankerte so nahe wie möglich unter der Stadt. De Ruiter folgte ihm, so weit der Tiefgang seiner Schiffe ihm gestattete, und sandte ihm noch vor Einbruch der Nacht drei Breitseiten zu. Dann versuchte er einen Angriff mit Booten, der aber mit Verlust von einem Todten und 30 Verwundeten zurückgeschlagen wurde, da die Piraten unter Führung ihres Kapitäns, eines irischen Renegaten, sich ungemein tapfer vertheidigten und schwerer Seegang die Boote sehr hinderte. Am andern Morgen legte sich de Ruiter noch näher heran; sobald er aber das Geschützfeuer eröffnete, kappte der Korsar seine Ankertaue und ließ sich auf den Strand treiben. Die Besatzung sprang theilweise über Bord, theils suchte sie sich in einem Boote zu retten, das jedoch in den Grund geschossen wurde. Es gelang den Holländern 10 Christensklaven zu retten, dann richteten sie ihre Geschütze auf das gestrandete Schiff und sehr bald war dasselbe so zusammengeschmettert, daß das Wasser von allen Seiten eindrang und es als unbrauchbares Wrack im Sande versank.

Im folgenden Monate nahm er vier Piratenschiffe und verbrannte sie. Am 29. November befand er sich wieder vor Orzila und entdeckte zwei Segel, auf die er alsbald Jagd

machte, die er aber erst am andern Morgen erreichen konnte. Er erkannte in ihnen die Algierer „der goldene Adler" und die „Catherine" beides früher gekaperte Holländer von 28 und 20 Geschützen und 250 resp. 200 Mann Besatzung. Sie waren in den Hafen geflohen, hatten sich an den Kaimauern fest gemacht und es wehte sehr hart, aber de Ruiter beschloß trotzdem, sie sofort anzugreifen. Er lief so nah wie möglich mit einem seiner Schiffe an den ersten Algierer heran und ankerte während zwei andere dasselbe Manöver bei der „Catherine" vollführten. Als die Anker gefallen waren schien auch die Witterung die Holländer begünstigen zu wollen, denn es wurde auf einmal todtstill. Inzwischen eröffneten die Einwohner der Stadt die Feindseligkeiten und beschossen die Schiffe. Anfangs erwiderte de Ruiter das Feuer nicht, als aber alle Vorbereitungen getroffen waren, überschüttete er ihre Batterien mit einem solchen Hagel von Geschossen, daß sie nach kürzester Zeit zum Schweigen gebracht waren. Nebenbei waren auch die beiden Korsaren so zugerichtet, daß ihr Widerstand mit jedem Augenblicke schwächer wurde. De Ruiter beorderte nun zwei seiner am flachsten gehenden Schiffe, die Piraten zu entern und begab sich selbst an Bord des einen. Während dem sank jedoch die „Catherine". Die Mannschaft suchte sich in Booten zu retten und es gelang ihr dies auch zum größten Theile. Dagegen wurde nun der „goldne Adler" geentert und nach kurzem Widerstande genommen. Obwohl sehr zerschossen, konnte er doch noch reparirt werden und wurde durch de Ruiter nach Malaga geschickt.

In dieser Zeit bot sich ihm wiederum Gelegenheit, Beweise seines diplomatischen Geschicks zu geben. Im Jahre

zuvor war mit der Regentschaft Salé wegen eines irrthümlich aufgebrachten Schiffes eine Differenz ausgebrochen. Salé war der einzige Raubstaat, mit dem Holland seit vielen Jahrzehnten in Frieden lebte und den Generalstaaten deshalb sehr daran gelegen, dies gute Verhältniß nicht zu stören. Schon hatte man den holländischen Konsul in Salé gefangen gesetzt und die Sache gewann ein schlimmes Ansehen, als de Ruiter eintraf. Die hohe Achtung, welche ihm die Bewohner und der Sant von früher her bewahrten, seine kluge Nachgiebigkeit in unwesentlichen Punkten und sein gewinnendes Wesen wirkten zusammen, um sehr bald die Streitigkeit auf gütlichem Wege beizulegen und einen neuen Friedensvertrag zu chließen.

Eine ähnliche Differenz mit Spanien erledigte er ebenfalls, aber hier in sehr energischer Weise. Ein spanisches Kriegsschiff hatte ein holländisches Handelsschiff bei den Kanarischen Inseln nach dreistündigem hartnäckigen Kampfe unter dem Vorwande erobert und behalten, daß es französische Güter geladen habe. Unter solcher Form betrieben damals sowohl England, wie Frankreich und Spanien, die sich fast immerwährend im Kriege mit einander befanden, an Neutralen legalisirten Seeraub, während die Niederlande allein von jeher dem Grundsatze folgten: „Frei Schiff, frei Gut." De Ruiter forderte deshalb von dem Gouverneur von Andalusien, Herzog von Medina Celi in sehr bestimmten Worten die sofortige Rückgabe des genommenen Schiffes sowie vollen Ersatz für angerichteten Schaden. Der Herzog antwortete ausweichend, jedoch de Ruiter erklärte ihm in gutem Holländisch, daß er am nächsten Tage zu segeln gedächte und wenn bis dahin seinem Verlangen nicht nachgekommen sei, er spa-

nische Schiffe als Repressalie nehmen und nach Amsterdam senden werde.

Diese nicht mißzuverstehende Sprache hatte den gewünschten Erfolg und die Angelegenheit fand noch am selben Tage ihre Erledigung.

Bis zu Ende des Jahres 1655 hatte de Ruiter nicht weniger als 18 türkische Korsaren genommen oder zerstört, ihre Besatzungen verkauft oder gehängt und 602 Christensklaven befreit. Eine solche energische Handhabung der Seepolizei trug ihre Früchte. Die Piraten flohen in ihre Häfen, der Seehandel athmete auf und in den ersten beiden Monaten des folgenden Jahres kreuzte de Ruiter vergebens. In der ganzen Zeit sah er nur ein Barbareskenschiff, das aber entkam. Als er Mitte März in Malaga einlief, um Vorräthe einzunehmen, fand er eine Ordre der Generalstaaten vor, auf das Schleunigste mit seinem Geschwader zurückzukehren.

Er kam diesem Befehle nach, segelte nach Cadix, nahm dort ein holländisches Convoy von 30 reichbeladenen Fahrzeugen ins Geleit, ließ zwei Kriegsschiffe zurück, um noch nachkommende Kauffartheifahrer zu sammeln und segelte mit den übrigen Mitte April heimwärts.

Die Reise verlief ohne bemerkenswerthe Zwischenfälle bis zum Pas de Calais. Hier erschien jedoch plötzlich ein englisches Geschwader von 7 Schiffen unter Kommandeur Wilthorn und verlangte im Namen des Protectors Cromwell nichts weniger als die Auslieferung der Handelsflotte auf Diskretion.

Der Krieg zwischen England und Spanien war ausgebrochen und die naive Forderung damit motivirt, daß

das holländische Convoy spanische Güter und Geld geladen haben sollte.

De Ruiter erwiderte, wie es von ihm nicht anders zu erwarten war, daß seines Wissens das Convoy nach Amsterdam und nicht nach England bestimmt sei und daß er Jeden, der ihm darin hindernd in den Weg trete, als Feind behandeln werde.

Gleichzeitig gab er seinen Worten dadurch den erforderlichen Nachdruck, daß er seinen Schiffen das Signal „Klar zum Gefecht" machte. Als der Engländer diese Vorbereitungen sah, hielt er es für angemessen, den Weg freizugeben und de Ruiter langte mit allen Schiffen am 2. Mai glücklich in Amsterdam an, wo er mit großem Jubel empfangen wurde. Seine außerordentlichen Leistungen für den Schutz des niederländischen Handels hatten wieder glänzend den Werth des Mannes gezeigt und der öffentliche Dank der Generalstaaten, sowie die Verleihung des Großbürgerrechts von Seiten der Stadt Amsterdam waren die äußeren Zeichen der ihm gezollten Anerkennung.

Der Grund von de Ruiter's Rückberufung war der drohende Ausbruch eines Krieges im Norden. Die Friedensruhe sollte für die Niederlande nur von kurzer Dauer sein; wiederum sahen sie die Quelle ihres Wohlstandes, ihren Handel bedroht und mussten deshalb zu den Waffen greifen. Die Königin Christine von Schweden hatte 1654 zu Gunsten ihres Vetters Carl Gustav abgedankt. Dieser ein sehr kriegerischer Herr aus der Schule Gustav Adolfs hatte Gelüste auf Polen und die kurbrandenburgischen Besitzungen an der Ostsee und bereits gegen Polen so große Fortschritte ge-

macht, daß dessen König geflohen war und Danzig in seine Hände zu fallen drohte.

Nach der Fischerei war der Kornhandel mit der Ostsee der bedeutendste Erwerbszweig der Niederlande und beschäftigte jährlich viele Hunderte ihrer Schiffe. Sie hatten demnach das größte Interesse daran, Schweden nicht Herr des Sundes und der Ostseeküste werden zu lassen, da sonst ihre dortige Schifffahrt dessen Willkühr preisgegeben war. Diese Rücksichten bestimmten die Generalstaaten Polen zu Hülfe zu kommen und unter dem Oberbefehl von Wassenaar eine Flotte von 42 Schiffen nach der Ostsee mit dem Auftrage zu entsenden, sowohl den Handel zu beschützen als auch das von den Schweden bedrohte Danzig zu entsetzen.

Bei de Ruiters Rückkunft war die ganze Flotte zwar noch nicht seeklar, jedoch drängten die Verhältnisse so, daß man ihn mit den fertigen Schiffen voraussandte und er schon Ende Mai wieder in See ging, um im Sunde den Rest der Schiffe mit Wassenaar zu erwarten. Darüber verging jedoch noch einige Zeit und erst Ende Juli ankerte Wassenaar auf der Rhede von Danzig.

Den größten Theil seiner Flotte bildeten die nach Beendigung des Krieges in Bau gegebenen Kriegsschiffe, jedoch waren dieselben im Vergleich zu denen anderer Seemächte, namentlich Englands und Frankreichs immer noch klein zu nennen. Unter den 42 Schiffen Wassenaars befanden sich nur ein Schiff, die „Eintracht" von 68 Geschützen und drei von 50 resp. 54 Kanonen, zwanzig führten nur 40 — 42 Geschütze, alle übrigen weniger.

Der Grund für diese Kleinheit, welche die Niederländer stets in Nachtheil gegen ihre Feinde brachte, aber auch ihre

Siege um so ruhmvoller erscheinen ließ, lag in den geringen Tiefeverhältnissen ihrer Hafen- und Stromeinfahrten. Sie waren darin viel ungünstiger gestellt, als Frankreich und England, welche nach Belieben 80 — 100 Kanonenschiffe bauen konnten, und gezwungen, das Mißverhältniß durch um so größeren Muth und Geschick auszugleichen.

Die holländische Flotte kam jedoch diesmal nicht in Thätigkeit. Karl Gustav hielt es für gerathener, durch den Vertrag von Elbingmit den Generalstaaten Frieden zu schließen, Danzig nicht zu belästigen und Garantien für die Freiheit des niederländischen Handels in der Ostsee zu geben, so daß Wassenaar gegen Mitte November ohne Blutvergießen, wenn auch durch Winterstürme schwer mitgenommen nach Hause zurückkehren konnte.

Auf der Rhede von Danzig entging de Ruiter, wie schon so oft in seinem Leben wiederum auf höchst wunderbare Weise einer großen Gefahr. Er war an Land gegangen und wurde durch ein plötzlich aufsteigendes und sehr heftiges Gewitter an der Rückfahrt an Bord verhindert. Bald darauf schlug der Blitz in sein Schiff und zwar in ganz merkwürdiger Art. Die Großbramstenge wurde abgeschlagen, dann lief der Strahl spiralförmig um die Stenge, durchbohrte an zwei Stellen die große Raa mit dem Segel, als ob Kugeln durchgegangen wären und ging wieder spiralförmig — wie man an den Brandspuren sah — hinunter in das Schiff. Der von furchtbarem Donner begleitete Schlag war so gewaltig, daß er einen Augenblick die gesammte Mannschaft betäubte, aber Niemand war beschädigt und auch dem Schiffe fehlte weiter nichts.

Nach seiner Rückkunft mit Wassenaars Flotte war de Ruiter nur wenige Tage Erholung gegönnt. Wie es ihre stete Art war hielten die afrikanischen Raubstaaten sich nur

so lange zurück, als man ihnen scharf auf dem Nacken saß. Sobald das niederländische Geschwader das Mittelmeer verlassen hatte, kamen sie aus ihren Schlupfwinkeln wieder hervor und begannen ihre Raubzüge von Neuem, wobei sie vorzugsweise aus Rache auf holländische Handelsschiffe fahndeten.

Dies war es jedoch nicht allein, was die Generalstaaten bewog, den bewährten de Ruiter abermals und so bald wie möglich nach dem Mittelmeere zu senden, sie wurden dort auch noch von anderer Seite bedroht. Französische Kaper, an deren Ausrüstung hohe adlige Herren, ja wahrscheinlich der Kardinal Mazarin selbst betheiligt waren, fügten dem niederländischen Handel ungemein großen Schaden zu. Sie maßten sich ohne weiteres das Recht der Durchsuchung der Schiffe an und nahmen sie dann unter allerlei Vorwänden.

Wie oft auch die Generalstaaten sich bei Ludwig XIV. über diesen Seeraub beschwert hatten, war ihren Klagen nie Gehör geschenkt. Sie beschlossen deshalb sich selbst Recht zu verschaffen und befahlen de Ruiter jeden französischen Kaper, der unter irgend einer Form holländische Schiffe belästige, ohne weiteres fortzunehmen, sowie jeder Durchsuchung sich mit dem Schwerte in der Hand zu widersetzen. Kaum war diese Instruktion jedoch gegeben, als sie auch schon wieder zurückgezogen und ganz erheblich abgeschwächt wurde. Der niederländische Gesandte in Paris, Boreel, hatte berichtet, daß Cromwell und Mazarin geheime Verhandlungen führten, deren Zweck die Beeinträchtigung des niederländischen Seehandels sei. England wolle dabei sein vermeintliches Recht auf Durchsuchung, Frankreich seinen Grundsatz zur Geltung bringen, daß feindliches Schiff auch feindliches Gut und umgekehrt mache.

Diese Nachricht versetzte die Generalstaaten in große Un=

ruhe. Sie ließen sich durch die drohende Coalition einschüchtern und trotz der Einsprache Johann de Witts nahmen sie die Instruktion de Ruiters wieder zurück.

Letzterer lag schon in Texel segelfertig, war aber über diese nachgiebige Schwäche der Regierung, die ihn mit gebundenen Händen zum Schutze der Schifffahrt in See schicken wollte, so entrüstet und hielt sich in seiner Würde und Ehre so beeinträchtigt, daß er einen sehr energischen Brief an die Generalstaaten richtete. In diesem erklärte er, daß es mit seiner eigenen wie mit der Ehre des Staates unverträglich sei, andern Nationen das Durchsuchungsrecht zu gestatten. Mit einer solchen Ordre werde es ihm unmöglich gemacht, die ihm anvertrauten Convoys zu beschützen. Er müsse sich dann von dem geringsten Engländer jede Insulte gefallen lassen, erscheine in den Augen des eigenen Volkes mit Recht als ein Feigling, und ersuche deshalb die Generalstaaten auf das Dringendste, eine bessere Entschließung zu fassen und ihm möglichst bald zukommen zu lassen, da er segelfertig liege.

Diese freimüthige Sprache eines Mannes, in dem bereits das ganze Land seinen dereinstigen Schutz und Schirm sah, verfehlte nicht ihre Wirkung. Der Admiralitätsrath, an welchen der Brief gerichtet war kam dadurch zu der beschämenden Ueberzeugung, daß man sich selbst untreu geworden war und den Grundsatz der Freiheit des Meeres, den die Niederlande bisher stolz auf ihre Fahne geschrieben und für den sie Gut und Blut eingesetzt, aus Furcht und Kleinmuth Preis zu geben im Begriff stand. Der Rath beschloß daher, hauptsächlich wohl auf Betreiben des Rathspensionärs, um Zögerung und Weitläufigkeiten zu vermeiden, nicht erst nochmals die

Generalstaaten zu fragen, sondern auf eigene Verantwortung de Ruiter eine neue Instruktion auszustellen, deren Inhalt im Wesentlichen mit der ersten zurückgezogenen übereinstimmte.

Diese Eigenmächtigkeit des Admiralitätsrathes führte zwar später zu unangenehmen Auseinandersetzungen mit den Generalstaaten, wurde indessen, wie Johann de Witt vorausgesehen, schließlich stillschweigend gutgeheißen.

De Ruiter segelte darauf im Dezember 1656 mit 6 Kriegsschiffen und einem Convoy von 80 Fahrzeugen nach dem Mittelmeere, wo bald darauf noch 6 weitere Kriegsschiffe zu seinem Geschwader stießen.

In Cadix verhalf er zwei holländischen Schiffen, die ohne Grund von den Spaniern aufgebracht waren zu ihrem Rechte und setzte ihre Herausgabe durch, begann dann aber auf die afrikanischen Korsaren und namentlich auf französische Freibeuter zu kreuzen, die im Laufe der letzten Jahre nicht weniger als 388 niederländische Schiffe angehalten, durchsucht, fortgenommen oder geplündert hatten. Es gelang ihm nicht jene aufzufinden. Die Nachricht von der Ankunft des von ihnen so gefürchteten Admirals verscheuchte sie in ihre Schlupfwinkel und machte sie sehr vorsichtig, dagegen ertappte er die beiden schlimmsten französischen Kaper in flagranti in der Nähe von Livorno bei Plünderung eines holländischen Schiffes, eroberte sie und schickte den einen nach Amsterdam, während er den zweiten in Cadix verkaufte und die Besatzungen gefangen hielt.

Diese prompte Justiz erregte in Frankreich einen gewaltigen Sturm. Wie bereits bemerkt, waren französische Große und wahrscheinlich der habsüchtige Mazarin selbst an diesen Schiffen und ihrer Beute betheiligt. Die Sache wurde

deshalb ungemein aufgebauscht und drohte eine Zeit lang zu einem Kriegsfalle zu werden. Ludwig XIV. ließ auf Betreiben Mazarins auf alle niederländischen Güter in Frankreich Beschlag legen und schrieb beleidigende Briefe an die Generalstaaten, in denen er nicht nur die Herausgabe der beiden von de Ruiter genommenen Schiffe sondern auch eine exemplarische Bestrafung des Letzteren forderte. Die Verhandlungen darüber zogen sich eine ganze Zeit hin und die Generalstaaten suchten auf jede mögliche Weise die Sache gütlich beizulegen. Als sie jedoch schließlich zu der Ueberzeugung gelangten, daß Ludwig XIV. es nur auf ihre Demüthigung abgesehen habe, rafften sie sich endlich zur That auf, errichteten gegen Frankreich eine Handelssperre, legten ebenfalls auf alle erreichbaren französischen Güter Embargo und gaben ihren Flottenführern Befehl, alle Schiffe unter französischer Flagge aufzubringen.

Diese energischen Maßregeln erzielten den gewünschten Erfolg. Man hatte sie in Frankreich nicht erwartet, besaß noch keine genügende Flotte, um es zur See mit den Niederlanden aufzunehmen und stimmte plötzlich seine anmaßenden Forderungen herab. Von einer Bestrafung de Ruiters, der im Gegentheil für seine That von den Generalstaaten durch Verleihung einer goldenen Kette geehrt wurde, war nicht mehr die Rede und es wurde nur noch die Rückgabe der beiden Kaper resp. ihres Geldwerthes verlangt, welche die Niederlande bewilligten, um die Sache endlich zu begraben. Damit wurde der drohende Konflikt für diesmal glücklich beseitigt, aber Ludwig war nicht der Mann, um eine Niederlage zu vergessen und wartete nur seine Zeit ab, um blutige Vergeltung zu üben. Während der schwebenden Verhandlungen in dieser

Angelegenheit empfing de Ruiter Befehl, sich aller Feindseligkeiten gegen französische Unterthanen zu enthalten. Sobald er aber die Nachricht von der Aufnahme der Repressalien erhielt, ging er mit gewohnter Energie vor und segelte zunächst nach Viaregia im Luccanischen Gebiete, wo nach den erhaltenen Nachrichten fünf französische Kriegsschiffe mit vier gekaperten Handelsschiffen liegen sollten, um dort 1500 französische Soldaten zu landen. Stürmische Witterung verhinderte ihn, dieselben zu überraschen. Als sie sein Geschwader in Sicht bekamen, lichteten sie sofort Anker und flohen unter Land in den genuesischen Hafen Spezzia. De Ruiter folgte ihnen dorthin und legte seine Schiffe in ihrer unmittelbaren Nähe vor Anker, nachdem er vorher einen der Franzosen von 24 Geschützen erreicht und ohne Gegenwehr genommen hatte.

Zwar sandte ihm der Festungskommandant ein Boot mit der Aufforderung nicht in den Hafen zu kommen, doch kehrte sich de Ruiter nicht daran, sondern verlangte die Auslieferung der Franzosen, welche ohne Kriegserklärung oder sonstigen rechtlichen Grund holländische Schiffe genommen. Der Kommandant von Spezzia erkannte zwar die Berechtigung dieses Verlangens an, jedoch verweigerten die Genuesischen Behörden die Herausgabe aus Furcht vor Frankreich. De Ruiter gebrauchte nun zwar keine Gewalt, um nicht auch Feindseligkeiten mit Genua herbeizuführen, beschloß die Franzosen aber auszuhungern. In Genua herrschte die Pest; um Spezzia war ein enger Cordon gezogen und Niemand durfte ihn passiren. Von dort war also keine Proviantzufuhr zu erwarten, und seewärts schnitt de Ruiter alles ab. Die Folge war, daß sehr bald Hunderte der französischen Mannschaften zu den Holländern desertirten. Nach 14 Tagen scharfer

Blockade waren die übrigen Franzosen durch Hunger so weit gebracht, daß sie auf dem Punkte standen, ihre Schiffe zu übergeben, als Mitte Juli 1657 die Nachricht von dem Abschluß des Friedensvertrages zwischen Frankreich und den Niederlanden eintraf und ihnen die Freiheit zurückgab.

Kaum war diese Differenz mit Frankreich erledigt, als schon wieder von anderer Seite kriegerische Verwickelungen drohten. Die Besitzungen und Kolonien der holländisch westindischen Kompagnie waren durch die Portugiesen fortgenommen und da die Reklamationen der Generalstaaten ohne Folge blieben, hatten Letztere an Portugal den Krieg erklärt. Admiral Wassenaar erhielt im September Ordre, mit 12 Schiffen die portugiesischen Küsten zu blockiren und de Ruiter wurde angewiesen, sich mit 10 Schiffen ihm anzuschließen. Die Vereinigung fand Mitte Oktober statt und die in 3 Geschwader vertheilte Flotte kreuzte vor dem Tajo, um die aus ungefähr 80 Segeln bestehende brasilische Zucker-Flotte abzufangen. Dieselbe blieb jedoch so lange fort, daß man glaubte sie sei unbemerkt durchgeschlüpft. Da sich auf der holländischen Flotte Mangel an Trinkwasser fühlbar machte, beschloß Wassenaar nur noch einige Tage zu warten und dann nach der Heimat zurückzukehren, als de Ruiter in der folgenden Nacht wiederum von seinem gewohnten Glück begünstigt wurde. Ein Theil der Zuckerflotte segelte mitten zwischen sein Geschwader und er nahm mit seinen übrigen Kapitänen nicht weniger als 21 portugiesische Schiffe. Der Rest entkam in der Dunkelheit, jedoch war die Beute immerhin so groß, um damit zufrieden zu sein.

Da keine weiteren Prisen zu erwarten waren, kehrte jetzt Wassenaar mit ihnen und der gesammten Flotte nach

den Niederlanden zurück, wo alle nach sehr rauher Winterfahrt am 6. Dezember glücklich anlangten.

De Ruiter war es nun vergönnt, sich ein halbes Jahr lang von seinen Strapazen zu erholen und sich im Kreise der Seinen der wohlverdienten Ruhe zu erfreuen. Da jedoch der Krieg mit Portugal fortdauerte, wurde er im Juni 1658 abermals mit einer Flotte von 22 Schiffen dorthin entsandt. Er blockirte die feindlichen Küsten bis Ende Oktober, wenn auch ohne materielles Resultat. Die Portugiesen wagten mit ihren Kriegsschiffen dem gefürchteten Manne nicht entgegenzutreten und ließen Handelsschiffe weder aus- noch einlaufen. Zwar schienen sie nach einigen Monaten mürbe zu werden, und schickten Gesandte zur Anknüpfung von Verhandlungen nach dem Haag, doch spannten sie plötzlich wieder andere Saiten auf, als wiederum der Krieg zwischen Schweden und Dänemark ausbrach und voraussichtlich die Niederlande zur Theilnahme an demselben zwang. Wie weiter oben berichtet, waren Karl Gustavs Absichten auf Polen durch das Eingreifen der niederländischen Flotte und den Entsatz von Danzig im Jahre 1657 sehr beeinträchtigt worden und der Krieg gestaltete sich nachher auch nicht günstig für ihn. Diese Lage der Dinge glaubte Friedrich III. von Dänemark benutzen und durch Eroberung des Stifts Bremen sich für die von Schweden vor 14 Jahren erlittene Landeinbuße schadlos halten zu können. Der Friedensbruch hatte jedoch für ihn sehr unglückliche Folgen. Karl Gustav beendete plötzlich den polnischen Krieg, wendete seine volle Kraft gegen Dänemark, machte einen Einfall in Holstein, ging in unerhörter Kühnheit mit seinem ganzen Heere über den zugefrorenen Belt, eroberte Fühnen, Laland, Falster und wurde nur durch

englischen Einfluß abgehalten, auf Kopenhagen zu marschiren. Friedrich III. war gezwungen im März 1658 zu Roeskilde einen Frieden abzuschließen und büßte seine unzeitige Kriegslust mit bedeutendem Gebietsverlust.

Der Friede dauerte jedoch nicht lange und war es diesmal Karl Gustav, der ihn brach. Durch seine errungenen Erfolge war die Eroberungssucht des kriegerischen Königs von neuem erwacht und er träumte von nichts geringerem, als sich zum Herrn ganz Dänemarks und durch Bekämpfung Brandenburgs auch der ganzen Ostsee zu machen. Unter dem Vorwande, daß Dänemark den Vertrag von Roeskilde nicht gehalten, begann er schon im August 1658 wieder die Feindseligkeiten und Dänemarks Geschick wäre wohl besiegelt gewesen, wenn jetzt nicht die Niederlande eingegriffen und dem bedrängten Dänemark Beistand geleistet hätten. Ihr Handels-Interesse diktirte wie vor zwei Jahren diese Intervention. Man konnte rechnen, daß die niederländischen Schiffe in der Ostsee jährlich mindestens viertehalb Millionen Gulden allein an Frachtgeldern verdienten und dies so wie die übrigen unberechenbaren Handelsvortheile standen auf dem Spiele, wenn Dänemark verloren ging und Schweden allein die Ostsee beherrschte. Die Generalstaaten rüsteten deshalb sofort eine aus 40 Kriegsschiffen bestehende Flotte aus und entsandten sie Mitte Oktober unter Admiral Wassenaar, dem einer der tüchtigsten Seeoffiziere, Kommandeur Kortenaar als Flaggkapitän ad latus gegeben wurde, um Dänemark Hülfe zu bringen.

Kronenborg war bereits in Händen Karl Gustavs, Kopenhagen belagert und der Sund durch die schwedische Flotte unter Admiral Wrangel 38 Schiffe stark geschlossen.

Wassenaar hatte deshalb die schwere Aufgabe, die Enge zu forciren. Am 8. November griff er die Schweden an. Er hatte seine Flotte in drei Geschwader getheilt, von denen er das Centrum befehligte, während Vice Admiral de With die Vorhut und Vice-Admiral Floriszoon die Nachhut führten. Die Schlacht war sehr blutig und dauerte 6 Stunden. Anfänglich hatten die Holländer große Verluste. De With, der sich mit seiner bekannten ungestümen Tapferkeit auf die Feinde warf, wurde von den Seinigen abgeschnitten, von zehnfacher Uebermacht gedrängt und sein Schiff erobert, während er selbst fiel. Das Schiff war jedoch so zerschossen, daß es kurze Zeit nach der Uebergabe sank. Auch Wassenaars Flaggschiff litt ungemein, hatte fünf Fuß Wasser im Raum und war kaum noch lenkbar. Jedoch schlugen sich Kortenaar und alle übrigen Kapitäne so brav, daß sie einen vollständigen Sieg über die Schweden errangen. Mit Verlust von 3 genommenen und 8 in den Grund geschossenen Schiffen mussten diese die Flucht ergreifen. Sie hatten über 1000 Todte und 450 Mann an Gefangenen eingebüßt. Doch auch die Holländer mussten den Sieg theuer bezahlen. Sie hatten 400 Todte, 600 Verwundete und außer de With auch noch den Tod des Vice-Admiral Floriszoon zu beklagen, der bald nach der Schlacht seinen Wunden erlag. Wassenaar's Zweck war erreicht, der Sund forcirt und der Admiral vereinigte sich bei der Insel Ween mit der dänischen Flotte unter Bjelke, die wegen des starken Nordwindes nicht in die Schlacht mit hatte eingreifen können. 38 Kompagnien Landtruppen, die sich an Bord der holländischen Flotte befanden, wurden ausgeschifft und nach Kopenhagen hineingeworfen.

Wrangel zog sich nach Landskrona in Schweden zurück,

war aber so ritterlich, die Leiche des tapfern mit dem Schwerte in der Hand gefallenen Vice-Admiral de With in einem kostbar geschmückten Sarge auf einer schwarz gestrichenen und mit schwarzen Wimpeln versehenen Galliote an Wassenaar zu senden. De With's Leiche sowohl wie die des braven Floriszoon wurden nach Holland übergeführt und dort in feierlicher Weise auf Staatskosten beigesetzt.

Der entscheidende Sieg der Holländer hatte den Dänen große Hülfe gebracht, trotzdem dauerte der Krieg mit wechselndem Glück fort und schien sich für die Schweden wieder günstiger gestalten zu wollen, als England eine Flotte von 42 Schiffen nach dem Sunde schickte, um vorgeblich den Frieden zu vermitteln, in Wahrheit jedoch den Schweden Unterstützung zu leihen. Dieser drohenden Gefahr traten die Generalstaaten sofort durch Ausrüstung einer zweiten Flotte von 39 Schiffen entgegen, deren Oberbefehl man dem gerade von der portugiesischen Küste zurückkehrenden de Ruiter übertrug.

Die energische Hand des Rathspensionärs machte sich fühlbar. Noch nie war in den Niederlanden eine so große Flotte so schnell seefertig gemacht. Als es an Matrosen fehlte, wurde die Fahrt auf Grönland, die viele Tausende von Seeleuten beschäftigte, verboten und erst wieder freigegeben, als die Rheder freiwillig 1200 Matrosen zur Flotte stellten. Auch den steten Klagen der Admiräle, daß die Schiffe zu schwach bemannt seien, war Rechnung getragen und die Besatzungszahl um durchschnittlich 25 pCt. erhöht.

Zum ersten Male konnte de Ruiter mit dem Zustande der Schiffe zufrieden sein und sprach es auch aus, daß die Niederlande nie eine so gut ausgerüstete und nach allen Richtungen

schlagfertige Flotte besessen hätten. Freudigen Muthes und siegesgewiß schiffte er sich ein, doch der einfallende harte Winter hinderte seinen Abgang. Wassenaar fror mit seiner Flotte vor Kopenhagen ein und de Ruiter konnte erst im Mai 1659 segeln, um sich im Juni im Sunde mit ihm zu vereinigen. Er führte außerdem 4000 Mann Landtruppen zur Verstärkung der Dänen mit sich.

Die Gesammtstärke der holländischen Flotte betrug jetzt 78 Kriegsschiffe, 6 Brander und 10 Avisos mit 13000 Mann Besatzung und 3200 Kanonen, eine Machtentwickelung, wie sie in solcher Bedeutung von den Niederlanden bisher noch nicht aufgestellt war.

Die englische Flotte unter Montague spielte scheinbar den Vermittler, es kam zu öftern kurzen Waffenstillständen aber im Grunde operirte sie nur zu Gunsten der Schweden. Kopenhagen blieb belagert und von der Seeseite durch die schwedische Flotte blockirt. Offenbar war es nur darauf abgesehen, durch die scheinbaren Vermittelungsversuche Zeit zu gewinnen, die Niederlande in Unthätigkeit zu halten und damit den Schweden indirekt Hülfe zu leisten. De Ruiter durchschaute dies Spiel vollständig und berichtete seine Ansicht darüber unumwunden an die Generalstaaten, die dann auch endlich den Befehl zum aktiven Eingreifen gaben.

Wassenaar lichtete Anker, segelte nach Kopenhagen, wo bei seinem Erscheinen die blockirende schwedische Flotte sich schleunigst entfernte und verproviantirte die Stadt. Als die Engländer sahen, daß die Holländer Ernst machten, suchten sie auf andre Weise den Schweden indirekt zu nützen. Sie schlossen mit den Generalstaaten einen Vertrag, wonach sie ihre eigene Flotte und die Holländer 20 Schiffe zurückziehen

sollten. Mit letztern wurde Wassenaar zurückberufen, de Ruiter erhielt den Oberbefehl über den bleibenden Rest und hatte nun freies Spiel. Sofort lichtete er Anker und blockirte die schwedischen Küsten, ohne daß die feindliche Flotte etwas gegen ihn zu unternehmen wagte. Er hatte es in der Hand nach damaliger Art der Kriegführung alle schwedischen Küstenstädte durch Bombardement zu ruiniren; dagegen sträubte sich jedoch sein nobler menschenfreundlicher Sinn und er schrieb an den holländischen Gesandten in Kopenhagen „da die Schweden sich in ihren Häfen verborgen hielten, so bliebe zu ihrer Schädigung nur eine Landung unter dem Schutze der Flotte übrig.“

Nach mancherlei Zögerungen erhielt er endlich die gewünschten Truppen, vereinigte sich mit dem dänischen Admiral Bjelke segelte, am 6. November nach Fühnen, und traf am 8. vor Nyborg ein, wo die Landung effektuirt werden sollte. Bei der Unbekanntschaft mit den Küstenverhältnissen und der Aufmerksamkeit der Schweden mißlang das Vorhaben jedoch und man versuchte es deshalb am 10. bei der Stadt Kartemünde mit besserem Erfolge. Während Stadt und Umgegend durch einen Theil der Flotten mit einem Hagel von Geschossen überschüttet wurden, so daß die schwedischen Truppen nicht wussten, wo sie sich vor dem schrecklichen Geschützfeuer bergen sollten, ließ de Ruiter alles zur Landung fertig machen. Als die Boote mit den Truppen indessen bis auf Pistolenschußweite an die Hafenmauern gelangt war liefen sie auf den Grund und kamen in eine höchst gefährliche Lage. Die Schweden hatten sich im Zickzack vom Brückenkopf bis zur Stadt verschanzt und zu beiden Seiten der Schanzen waren 5 Kavallerieregimenter aufgestellt. Als die holländischen

Boote festsaßen eröffneten die Feinde ein lebhaftes Gewehrfeuer auf sie, das in den mit Menschen überfüllten Fahrzeugen mörderisch wirkte und die ganze Expedition zum Scheitern zu bringen drohte.

In diesem Augenblicke rief de Ruiter, der sich in einem der Boote befand den Seinen zu: „Vorwärts, vorwärts Kinder an Land! Sollen wir uns hier wie Enten todtschießen lassen?" Die Stimme des hochverehrten und geliebten Führers übte ihre gewohnte Wirkung und elektrisirte die Besatzungen. Ein in niederländischen Diensten stehender französischer Edelmann sprang zuerst mit dem Säbel in der Faust über Bord bis an die Hüften in das Wasser und seinem Beispiele folgten im Augenblicke alle Uebrigen um sehr bald das Ufer zu gewinnen. Die Schweden vertheidigten sich auf das Hartnäckigste und der Kampf wurde sehr heiß, doch Jene wurden überall geworfen, die Holländer und Dänen erstürmten die Verschanzungen und der Feind nahm schließlich in völliger Auflösung die Flucht. Um den Sieg auszunutzen folgten ihnen die Holländer auf den Fersen, und bemächtigten sich Kartemündes. Die Schweden hatten dasselbe zur Deckung ihres Rückzuges zwar an zwei Enden in Brand gesteckt, jedoch gelang es den Holländern das Feuer zu löschen, ehe es größeren Schaden anrichten konnte.

Am andern Morgen detachirte de Ruiter einen Theil seiner Schiffe an die Küsten von Fühnen, um zu verhindern, daß die Schweden Verstärkungen nach der Insel schickten und ebenso ließ er die dänische Kavallerie ausschiffen. Darauf wurden die größten Anstrengungen gemacht, um sich möglichst bald ganz Fühnens und Nyborgs zu bemächtigen, da bei der schlechten Jahreszeit ein schwerer Sturm die Flotte täglich

in die schlimmste Lage bringen konnte. Der dänische Feldmarschall Schack marschirte mit Dänen und Holländern auf Odensee und vereinigte sich dort am 19. November mit dem Feldmarschall von Eberstein, der einige Tage zuvor mit 4 Regimentern kaiserlicher, 4 Regimentern brandenburgischer Truppen, 800 Polen und 1600 Mann dänischer Kavallerie von Kiel aus gelandet war.

Am 22. traf die alliirte Armee vor Nyborg ein, wo die Schweden unter Marschall Steenbock und dem Prinz von Sultzbach in Schlachtordnung standen. Von einer Hügelreihe gedeckt nahmen sie eine vortheilhafte Stellung ein, die noch durch Gräben und Pallisaden verstärkt war. Die Alliirten gingen sehr tapfer zum Angriff über, doch neigte sich die Wagschaale anfänglich zu Gunsten der Schweden, deren mörderisches Feuer hinter den Pallisaden die Gegner zum Rückzuge zwang. Jene machten nun einen Vorstoß, brachten beide Flügel der Alliirten in Unordnung und nahmen sogar einen Theil ihrer Artillerie. In diesem kritischen Augenblicke ließ Feldmarschall Schack die holländischen Hülfstruppen, welche ihm zugetheilt waren eingreifen. Sie marschirten mit gefälltem Bajonett und mit so großer Tapferkeit auf den vordringenden rechten Flügel der Schweden los, daß Letztere nicht nur zum Stillstande gebracht, sondern auch zum Rückzuge gezwungen wurden, der sich bald in wilde Flucht auflöste, so daß den Holländern die gesammte schwedische Artillerie auf dieser Seite in die Hände fiel. Nun sammelten sich auch die Kaiserlichen, Brandenburger und Polen und wandten sich gegen den schwedischen linken Flügel. Die feindliche Kavallerie wurde in die Flucht geschlagen und warf sich nach Nyborg hinein, die Infanterie wurde aber zum großen Theile niedergehauen.

Die beiden schwedischen Anführer sahen, daß alles verloren war und auch Nyborg fallen werde. Sie flüchteten deshalb im Schutze eines Gehölzes nach der Küste und retteten sich während der Nacht mit einem Fischerboote nach Seeland.

De Ruiter hatte sich inzwischen mit der Flotte nach Nyborg begeben und dasselbe von der Seeseite eingeschlossen. Am 25. November legte er seine sämmtlichen flacher gehenden Schiffe so nahe an die Stadt, daß dieselbe auch von ihren kleinsten Geschützen erreicht werden konnte und begann alsdann ein solches Bombardement, daß die Stadt in kurzer Zeit in Trümmer zu stürzen drohte. Die Lage der land- und seewärts eingeschlossenen Bewohner und Truppen war eine furchtbare und so konnte es nicht lange dauern, bis die Schweden einen Parlamentär schickten. Eberstein und Schack forderten bedingungslose Uebergabe. Das fortdauernde Feuer der Flotte ließ den Belagerten keine andere Wahl. Es erfolgte ein Waffenstillstand; da indessen nach der Ansicht des energischen de Ruiter's die einfachen Verhandlungen zu lange dauerten ließ er die Schiffe das Feuer wieder aufnehmen. Dies führte zum Ziel. Nach kaum einer Viertelstunde wehte die weiße Flagge und die Stadt ergab sich auf Gnade und Ungnade.

Der Sieg war so vollständig wie selten einer. Von den gesammten schwedischen Truppen entkamen nur die beiden Anführer Steenbock und Prinz Sultzbach mit einigen Dienern. Alle übrigen wurden zu Gefangenen gemacht. Acht Kavallerieregimenter mit 3000 Pferden, 12 Generäle und Obersten und 3500 Mann Infanterie fielen in die Hände der Alliirten. De Ruiter hatte das Meiste zu diesem glänzenden Siege beigetragen und sich wiederum mit Ruhm bedeckt.

Er segelte nun nach Kopenhagen, überwinterte dort mit seiner Flotte und verstärkte die Besatzung der Stadt mit seinen Flottenmannschaften gegen die belagernden Schweden. Während des Winters wurde der Krieg nur lau geführt und als Karl Gustav am 2. März 1660 starb, stiegen die Friedensaussichten sehr. Zwar suchten sich wiederum England und Frankreich einzumischen und Schweden im Geheimen aufzustacheln, jedoch scheiterten sie an de Ruiter's umsichtiger Festigkeit und der Friede wurde am 6. Juni abgeschlossen. Schweden musste alle eroberten dänischen Besitzungen und dazu noch das in dem Frieden von Roeskilde ihm zugesprochene Drontheim sowie die Insel Bornholm herausgeben.

Nachdem de Ruiter einen großen Theil seiner Flotte nach den Niederlanden vorausgeschickt, blieb er selbst noch mit 30 Schiffen bis zur Ausführung aller stipulirten Friedensbedingungen im Sunde, segelte dann Mitte August ebenfalls heimwärts und langte 14 Tage später glücklich in der Heimat an.

Der König von Dänemark erkannte die ihm geleisteteten großen Dienste des ausgezeichneten Admirals voll an. Schon nach der Einnahme von Fühnen hatte er ihm eine schwere goldene Kette übersandt, an der die Königin eigenhändig eine mit Diamanten besetzte Medaille befestigte, und ihm bei jeder Gelegenheit hohe Ehren erwiesen. Nach dem Frieden schrieb er den Generalstaaten, daß er den Sieg nächst Gott nur dem Vice-Admiral de Ruiter danke, verlieh Letzterem und seinen Nachkommen den Adel und setzte ihm ein Jahresgehalt von 2000 Gulden aus.

Als de Ruiter die Flotte im Vlie außer Dienst gestellt hatte, segelte er auf einem kleinen Fahrzeuge durch den

Zuyder=See nach Amsterdam, entging aber dabei wiederum auf wunderbare Weise einer großen Lebensgefahr. Sein Schiffchen wurde von einem andern übersegelt und er rettete sich bei der stürmischen See nur mit genauer Noth, indem er ein zufällig über Bord hängendes Tau ergriff.

Die Vorsehung hatte den großen Mann für wichtigere Zwecke aufgespart.

Er hatte nun die Befriedigung, nach sechszehnmonatlicher Abwesenheit mit den Seinen vereint zu sein und bis zum Mai des folgenden Jahres 1661 das von ihm so hochgeschätzte und doch so lang entbehrte Familienglück genießen zu können.

Dann rief ihn wieder die Pflicht und er wurde abermals mit 15 Schiffen nach dem Mittelmeere gesandt, um den Handel gegen die Räubereien der Barbaresken zu schützen. Es gelang ihm jedoch in der ganzen Zeit seiner Anwesenheit dort, die bis März 1663 dauerte, nicht, den Barbaresken viel Schaden zu thun, weil diese sich aus Furcht vor ihm vorsichtig in ihren Häfen hielten. Er konnte ihnen nur drei Schiffe fortnehmen und gegen deren muselmännische Besatzungen einige Hundert Christensklaven auswechseln. Dagegen schloß er nach vielen zeitraubenden Verhandlungen Friedensverträge mit Tunis, Tripolis und Algier und zwar auf die Bedingung: „Frei Schiff, frei Gut, frei Volk.“ Sehr lange sträubten sich namentlich die Algierer gegen Anerkennung dieses Grundsatzes, indem sie erklärten, betteln gehen zu müssen, wenn sie sich des Rechtes begäben holländische Handelsschiffe nach feindlichen Gütern zu durchsuchen; schließlich sahen sie sich jedoch zum Nachgeben gezwungen, da

de Ruiter's Wachsamkeit und seine scharfe Blockade der Häfen sie auch an Raubzügen gegen andere Staaten hinderte.

Im Anfang des Jahres 1662 wurde der Contre-Admiral Cornelis Tromp, Sohn des bei Scheveningen gefallenen berühmten Seehelden mit einigen Kriegsschiffen nach dem Mittelmeer geschickt, um de Ruiter abzulösen und letzterer traf im April in Texel wohlbehalten ein, um wiederum fast ein Jahr lang im Kreise der Seinigen sich ungetrübten häuslichen Glückes zu erfreuen.

Wie sie es stets machten, hielten die Algierer den ihnen aufgezwungenen Friedensvertrag nicht. Sobald de Ruiter den Rücken gekehrt, durchsuchten sie die holländischen Schiffe und raubten sie unter allerlei Vorwänden. Wenn sie jedoch Tromp für weniger energisch hielten als de Ruiter, so wurden sie bald eines Andern belehrt. Nach kurzer Zeit eroberte er zwei ihrer Korsaren, befreite zwei Prisen und erschreckte durch diese schnelle Justiz die Piraten so, daß sie demüthig Schadenersatz anboten, um nur den Friedensbruch vergessen zu machen.

Die Generalstaaten waren jedoch durch das Gesindel zu oft getäuscht, um ihm noch ferneres Vertrauen zu schenken und beschlossen womöglich eine Coalition der christlichen Seemächte zur Bekämpfung und exemplarischer Züchtigung des treulosen Raubstaates herbeizuführen. Sie forderten Spanien, Frankreich und England zu gemeinschaftlichem Handeln auf, wurden jedoch leider unter allerlei Ausflüchten ablehnend beschieden. Sie beschlossen nun, allein vorzugehen und abermals de Ruiter mit einer Expedition gegen Algier zu betrauen, da er sich als den für diesen Zweck geeignetsten Mann erwiesen hatte. Er lief im Mai 1664 mit einem Geschwader von 12 guten Schiffen aus und traf im Juni vor Algier

ein. Sein Flaggschiff war der „Spiegel" von 66 Kanonen und 400 Mann Besatzung und sein einziger Sohn Engel de Ruiter, 14 Jahre alt, begleitete ihn, um seine erste Seereise zu machen und unter den Augen seines berühmten Vaters in den gewählten Beruf eingeführt zu werden.

In Algier war der holländische Konsul eingekerkert worden. Bei de Ruiters Erscheinen entließ man ihn zwar aus dem Gefängnisse, hielt ihn jedoch unter Bewachung und setzte im übrigen des Admirals Forderungen eine so schroffe Abweisung entgegen, daß der Admiral die Verhandlungen abbrach, Algier im Namen der Generalstaaten den Krieg erklärte und absegelte, um zunächst das Mittelmeer von den umherschwärmenden Korsaren zu reinigen.

Als er kurze Zeit darauf Alicante ansegelte, fand er Briefe der Admiralität, in denen ihm der wahrscheinliche Ausbruch eines Konflikts mit England mitgetheilt und er ersucht wurde, auf seiner Hut zu sein. Die Niederlande standen einmal wieder vor einem großen Kriege, der furchtbar zu werden drohte und bei dem die ganze Existenz der Republik in Frage kam.

Abermals war es England, das aus Neid und anderen unedlen Motiven, in denen sich Herrscher und Volk begegneten den Kampf wollte und deshalb alle Bemühungen der Generalstaaten, den Frieden zu bewahren scheitern ließ.

Der Protector Oliver Cromwell war 1658 gestorben, sein Sohn und Nachfolger Richard aber durchaus nicht der Mann, um den ebenso klugen wie tapferen Vater zu ersetzen. Seine Unfähigkeit führte bald zu seiner Entsetzung und überlieferte England der Anarchie General Monk, ein

Mann, der abwechselnd an die Spitze des Heeres und der Flotte gestellt glänzende Siege erfochten, seinem Lande höchst wichtige Dienste geleistet und sich dadurch großen Einfluß gesichert hatte, glaubte diesen unglücklichen Zuständen nur durch Wiederherstellung der Monarchie ein Ziel setzen zu können. Seine politische Vergangenheit collidirte nicht mit seinen Plänen. Zu Anfang des Bürgerkrieges auf Seiten des Königs stehend hatte er seine Treue mit Gefängniß gebüßt und war erst spät, als alles befestigt war, in die Dienste der Republik getreten. Auf die Anhänglichkeit der Truppen an seine Person durfte er rechnen, hoher Muth und große Gewandtheit in Ueberwindung von Schwierigkeiten standen ihm zur Seite und so unternahm er es, den Sohn Karls I., der sich seit neun Jahren in Spanien, Frankreich und Holland aufhielt, auf den Thron seiner Väter zurückzuführen.

Karl II. befand sich zu dieser Zeit in Breda. Monk entsandte eine Flotte unter Montague nach Holland zu seiner Einholung und in den ersten Tagen des Juni schiffte sich der König ein, um in sein Vaterland zurückzukehren.

Als er sich von dem Lande trennte, das nicht nur seinem unglücklichen Vater Sympathien bewiesen, welche es mit einem blutigen Kriege büßen musste, sondern auch ihm selbst während seiner Verbannung nur Freundschaft erzeigt hatte, sagte er zu den ihn feierlich begrüßenden Generalstaaten: „Ich fühle für die Niederlande eine so große Zuneigung, daß ich davon Beweise geben werde wie sie noch von keinem meiner Vorfahren gegeben worden sind."

Doch das Königswort war leider eine Lüge und wenn während der ersten Jahre nach Karls II. Thronbesteigung zwischen England und den Niederlanden noch ein friedliches Ver-

hältniß herrschte, ja auf dringenden Wunsch der letzteren 1662 sogar ein neuer Friedens- und Freundschaftsvertrag geschlossen wurde, mit dem alle früheren Zerwürfnisse und Streitpunkte begraben sein sollten, so geschah dies von Seiten des Königs nur, um seine wahren Gesinnungen bis zu dem von ihm als günstig gedachten Augenblicke zu verschleiern und die Niederlande in Sicherheit zu wiegen.

Dieser intensive Haß, den selbst englische Geschichtsschreiber „unpolitisch" nannten, scheint seinen vornehmsten Beweggrund in dem Umstande gehabt zu haben, daß Karl die Generalstaaten nicht bewegen konnte seinen Neffen Wilhelm III. mit denselben hohen Ehrenstellen wie dessen Vater Wilhelm II. zu bekleiden. Im Frieden von Westminster hatten die Niederlande sich gegen Cromwell verpflichten müssen, die Prinzen von Oranien für immer von der Statthalterschaft auszuschließen. Der Rathspensionär Johann de Witt stand überdem an der Spitze der nationalen Partei, welche keinen Statthalter wollte, weil sie in dieser Würde nur eine Etappe zur Monarchie und Unterdrückung der mit so vielem Blut errungenen Volksfreiheit erblickte, und sein großer Einfluß leistete Karls Wünschen unbesieglichen Widerstand. Dies fasste letzterer als eine schwere Beleidigung auf. Dazu kam noch seine am Hofe Ludwig XIV. eingesogene maßlose Ruhm- und Herrschsucht, sowie seine Vorliebe für den Katholicismus, die in seiner Heirath mit einer portugiesischen Prinzessin noch mehr Nahrung fand, und alle diese Umstände wirkten zusammen, um in schneidendem Widerspruch zu seinem königlichen Worte und uneingedenk der in den Niederlanden genossenen Wohlthaten nur auf Vernichtung derselben bedacht zu sein.

1664 glaubte der König den geeigneten Augenblick zur Ausführung seiner lang gehegten Pläne gekommen und auch die Stimmung des Landes dafür vorbereitet zu haben.

Das Haus der Gemeinen eröffnete auf seine Veranlassung eine Untersuchung über den Verfall des englischen Handels und das Ergebniß derselben entsprach vollkommen Karls Wünschen. Das Haus erklärte, der Rückgang des englischen Handels sei nur den Schädigungen zuzuschreiben, welche überall die Niederlande den Engländern zufügten Der König möge dagegen kräftige Maßregeln ergreifen und dürfe dabei auf jede Unterstützung des Parlamentes rechnen. Dies fiel gerade in die Zeit, als die Niederlande England zur gemeinschaftlichen Action gegen Algier aufforderten. Karl II. antwortete, er beabsichtige allein mit den Raubstaaten zu unterhandeln und rüstete, da ihm die Geldbewilligung des Parlamentes gewiß war, zwei Geschwader unter Lawson und Holmes aus. Ersteres sandte er de Ruiter in das Mittelmeer nach, um diesen zu beobachten, bezüglich ihn festzuhalten, während Holmes den Auftrag erhielt nach der Küste von Westafrika zu gehen, um dort die unbeschützten Besitzungen der holländisch-westindischen Compagnie zu erobern und somit den beabsichtigten Kampf schon vor der eigentlichen Kriegserklärung gleich mit einem bedeutenden materiellen Gewinn für England zu beginnen.

Zu jener Zeit war dies die gewöhnliche Politik Englands, wenngleich sie nicht dazu beitragen konnte, sich Achtung zu erobern.

Mit dieser Einleitung zum Kriege ging in England die Ausrüstung einer großen Flotte Hand in Hand und gleichzeitig wurde der englische Gesandte im Haag Downing beauftragt, bei den Generalstaaten gewisse unerfüllbare Ansprüche

zur Geltung zu bringen, um daraus auch äußere Gründe zu einer Kriegserklärung herleiten zu können.

So standen die Sachen, als de Ruiter in Alicante zuerst von den drohenden Verwickelungen Nachricht erhielt. Sehr bald darauf nahmen jedoch die Dinge eine ernstere Gestalt an. Die Generalstaaten, vor allen aber der einflußreiche Rathspensionär, ließen sich diesmal nicht so düpiren, wie vor 12 Jahren. Sie sahen voraus, daß ihnen der Krieg unter allen Umständen aufgedrungen werden sollte, daß es sich dabei um die Existenz des Staates handelte und trafen deshalb rechtzeitig ihre Vorkehrungen.

Durch einen glücklichen Zufall erhielten sie die Kunde von Holmes Eroberungen in Westafrika weit früher, als die Engländer selbst und beschlossen auf Anregung des energischen Johann de Witt sofort die Ausrüstung einer großen Flotte, wie auch die Ergreifung von andern zweckmäßigen Gegenmaßregeln. Zu letzteren zählte der Rathspensionär hauptsächlich die schleunige Rückeroberung der verlorenen Kolonien. De Ruiters Anwesenheit im Mittelmeer mit 12 guten Schiffen bot das geeignetste Mittel zur Erreichung dieses Zweckes, und seine sofortige Entsendung nach Westafrika verhinderte etwaige Verstärkung von Holmes Geschwader. Es kam jedoch darauf an, diese Expedition vor den Engländern geheim zu halten, um ihr Gelingen zu sichern. Auf de Ruiters Klugheit und Umsicht konnte man sich vollständig verlassen, die größte Schwierigkeit boten die Generalstaaten selbst. Bei einer Verhandlung der Angelegenheit in der ganzen Versammlung lag die Gefahr sehr nahe, daß das Geheimniß nicht gewahrt wurde und dies musste unter allen Umständen verhindert werden.

Der Rathspensionär, von dem die Idee überhaupt ausging, hatte sie zunächst nur an sieben der ihm am verlässlichsten erscheinenden Mitglieder mitgetheilt. Auch sie waren seiner Ansicht, daß die an de Ruiter zu ertheilenden Instructionen unmöglich vor der ganzen Versammlung verhandelt werden könnten, während es auf der andern Seite unerlässlich war, sie officiell von den Generalstaaten emaniren zu lassen.

Johann de Witt schmiedete deshalb mit jenen sieben Mitwissern ein völliges Komplott. Die Instruktionen wurden fertig gemacht, in der Versammlung dann alle möglichen andern Angelegenheiten zur Sprache gebracht und debattirt und schließlich der Befehl an de Ruiter mit den übrigen Protokollen zur Unterschrift vorgelegt. Während dieses Aktes wussten de Witt und seine sieben Freunde die übrigen Mitglieder durch lebhafte Konversation so geschickt zu beschäftigen, daß alle und sogar der Präsident selbst unter das Schriftstücke ihre Namen setzten, ohne noch einmal von seinem Inhalte Kenntniß zu nehmen. Die in patriotischem Interesse angewandte List war vollständig gelungen; sofort wurden auf schnellstem Wege gleichlautende Befehle nach verschiedenen Hafenplätzen des Mittelmeeres an de Ruiter abgesandt, und dieser empfing einen derselben am 1. September 1664 in Malaga.

Nach dieser Instruktion erhielt er den Auftrag, sich mit seinem Geschwader unter Wahrung völliger Geheimhaltung sofort nach der Westküste von Afrika zu begeben, dort alle den Holländern geraubten Besitzungen zurückzuerobern, dieselben zu sichern, die englischen Schiffe, welche den Holländern Schaden zugefügt zu nehmen oder zu zerstören, dagegen alle

daran unbetheiligten Schiffe und Personen, Engländer wie Neutrale, unbehelligt zu lassen.

Der Admiral ging infolge dessen zunächst nach Alicante, um Lebensmittel einzunehmen und die nöthigen Vorbereitungen zu treffen. Ihm war eine sehr schwierige Aufgabe gestellt worden. Er sollte seine Schiffe für acht Monate ausrüsten und musste Alles vorbereiten, um in tropischen Gegenden und gefährlichen Klimaten Krieg zur See und am Lande zu führen, so wie durch zweckmäßige Proviantausrüstungen und sonstige Vorsichtsmaßregeln für die bedrohte Gesundheit seiner Mannschaften zu sorgen. Außerdem hatte er auf Lootsen für die ihm ganz unbekannten Küsten Bedacht zu nehmen, von welchen nur höchst mangelhafte Seekarten existirten, die er überdem nicht einmal an Bord hatte — und das alles ohne Aufsehen zu erregen und dem englischen Admiral Lawson, der sich stets in seiner Nähe hielt, keinerlei Anlaß zu geben, seine wirklichen Absichten zu errathen.

Dazu trat noch, daß die Spanier, wahrscheinlich auf Anregung Englands ihm überall Schwierigkeiten in den Weg legten, ihm unter dem Vorwande, er komme von der mit Pest inficirten afrikanischen Küste das Einlaufen in ihre Häfen untersagten und kaum zu bewegen waren, ihm den nöthigen Proviant an den Strand bringen zu lassen.

Aufs Höchste erbittert schrieb de Ruiter nach Madrid, daß eine solche Behandlung eine schlechte Belohnung für die Dienste sei, die er durch Reinigung des Mittelmeers von Korsaren und durch Beschützung der spanischen Küste sich glaubte erworben zu haben, doch nützte ihm dies nichts und er musste sich unter den größten Schwierigkeiten selbst helfen Seiner Umsicht, Erfahrung und außerordentlichen Tüchtigkeit gelang

dies auch im vollsten Maße. Er reinigte den Boden seiner Schiffe, setzte neue Masten für beschädigte ein, versah das Geschwader mit allem Nöthigen für die bevorstehende Expedition und seinem scharfen Blicke enging auch nicht die geringste Kleinigkeit, die dazu beitragen konnte, den Erfolg der ihm anvertrauten Aufgabe nach jeder Richtung zu sichern.

Ebenso wusste er seine Pläne so geschickt zu verbergen und durch die Wahl seiner Kurse Lawson so vollkommen zu täuschen, daß weder dieser noch irgend Jemand eine Ahnung davon besaß, wohin er gesegelt, als er schon die Enge von Gibraltar passirt und auf dem Wege südwärts seinen Offizieren und Mannschaften den eigentlichen Zweck des Seezuges bekannt gegeben hatte.

Nur ein großes Hinderniß war geblieben. Er hatte keinen Lootsen bekommen können, besaß schlechte und unzuverlässige Karten und auf dem ganzen Geschwader befand sich nur ein Mann, ein Unteroffizier, der einmal in jenen Gegenden gewesen war und eine oberflächliche Kenntniß von ihnen hatte.

Doch auch diese Schwierigkeit wusste de Ruiters nautisches Geschick siegreich zu überwinden. Der treue Führer des Seemannes, dessen Hand ihn wie der Stock des Blinden durch die umgebenden Gefahren leitet, das Senkblei wies ihm den Weg durch Klippen und Untiefen des unbekannten Fahrwassers und Vorsicht wie fachmännische Erfahrung standen ihm helfend zur Seite. Ohne den geringsten Unfall erreichte er mit seinen gesammten Schiffen am 22. Oktober 1664 das erste Ziel seiner Reise, die Insel Gorec (Gute Rhede) nachdem er vom 5. Oktober die Bucht von Cadix verlassen hatte.

Er ankerte früh Morgens 3 Uhr und entdeckte bei

Tagesanbruch neun englische Schiffe unter den Festungswerken der Insel liegend. Auf den beiden Forts wehte die Flagge der englisch-westindischen Compagnie und von dem Großmaste eines der Schiffe der Kriegswimpel.

De Ruiter gab sofort den Befehl zum Ankerlichten, ließ eine halbmondförmige Schlachtlinie bilden, um die feindlichen Schiffe zu umfassen und auf sie und die Forts zum Angriffe vorzugehen, als ein Boot unter Parlamentärflagge und mit zwei Schiffkapitänen erschien, um sich scheinbar unbefangen nach dem Grunde der kriegerischen Absichten der Holländer zu erkundigen, da ihres Wissens zwischen England und Holland Frieden herrsche. De Ruiter erwiderte, dies sei allerdings der Fall, allein nicht so zwischen Holland und denjenigen Leuten, welche Jenem Land und Schiffe raubten, und er sei gekommen, um beides wieder zu erobern.

Die Parlamentäre kehrten zurück, aber sehr bald stieg auf den Forts die weiße Flagge auf. Die Engländer verzichteten auf jeden Widerstand und ergaben sich auf Gnade und Ungnade. De Ruiter besetzte die Forts, ernannte einen Gouverneur der Colonie und sandte sämmtliche Engländer mit einem ihrer Schiffe nach Gambia, wo sich ein englisches Handelskomptoir befand, um sich nicht mit den Gefangenen schleppen zu müssen. Das englische Kriegsschiff ließ er ungehindert ziehen. Die 8 Kauffartheischiffe hatten Waaren für die englische Handelscompagnie geladen, aber anstatt die Schiffe fortzunehmen ließ de Ruiter zur Vermeidung von etwaigen Complicationen auch sie frei und schloß mit ihnen einen förmlichen Vertrag. Demnach wurden ihm alle Güter ausgeliefert, aber er gab den Schiffen als Vertreter der holländischen Compagnie, eine in Holland zahlbare Anweisung

auf die verdiente Fracht. Somit zeigte sich hier das merkwürdige Schauspiel, daß, während zwei Staaten sich officiell noch im Frieden befanden, ihre Unterthanen, beiderseits von den Kriegsschiffen ihres Landes unterstützt sich bekriegten und Verträge mit einander schlossen. Die von de Ruiter gemachte Beute war eine sehr bedeutende und wog den hier früher erlittenen Schaden der holländischen Compagnie mehr als auf. Unter andern wurden über 1200 Elephantenzähne und beträchtliche Quantitäten Goldstaub vorgefunden.

Während diese Sachen sich abwickelten, entsandte der Admiral Schiffe unter Kapitän van Zaan einige Meilen ostwärts, um frisches Wasser aufzusuchen. Als van Zaan mit Booten in der Mündung eines kleinen Flusses landete, trat ihm ein alter Neger mit fürstlichen Abzeichen entgegen, der ihn in fließendem Holländisch anredete und sich in jeder Weise sehr freundlich gegen ihn bewies. Im Laufe der Unterredung erkundigte er sich auch nach dem Namen des kommandirenden Admirals. Van Zaan antwortete: „Michiel de Ruiter." Auf das Höchste erstaunt rief der Neger: „Michiel de Ruiter? Vor fünf- oder sechsundvierzig Jahren habe ich einen dieses Namens gekannt und er war mein guter Freund; doch er war Schiffsjunge und kann unmöglich Admiral sein." Van Zaan versicherte, daß es derselbe sei. Lange noch zweifelte Jan Company der ehemalige Schiffsmaat de Ruiters — denn dies war der Negerfürst — an der Möglichkeit der Identität, bis er schließlich auf seine Bitten gern die Erlaubniß erhielt an Bord zu fahren und sich selbst von der Wahrheit zu überzeugen.

Das Wiedersehen der beiden Männer, die einst sich nahe gestanden und nach fast einem halben Jahrhundert auf so

wunderbare Weise und in so verschiedener Lebensstellung zusammentrafen war rührend. De Ruiters warmes kindliches Herz, das empfangene Wohlthaten nie vergaß, zeigte sich auch dem Neger gegenüber in seiner ganzen Größe und er empfing den alten Mann mit ungeheuchelter Freude und der ganzen milden Leutseligkeit seines Wesens, die ihm alle Herzen gewannen und namentlich seine Untergebenen für ihn begeisterte. Jan Company aber war überglücklich von dem alten Freunde, dem er einst schützend zur Seite gestanden in so unerwartet gütiger Weise behandelt zu werden. Zuerst vermochte er sich vor Rührung gar nicht zu fassen; dann aber erzählte er de Ruiter seine Schicksale, die ihn nach langem Umherstreifen auf dem Meere wieder zum Heimatlande geführt und zum Fürsten seines Stammes gemacht. Die Erinnerung an das Zusammensein mit de Ruiter war so lebendig in ihm geblieben, daß alle Ereignisse der damaligen Zeit in seinem Gedächtniß fest hafteten und auch nicht die kleinsten Umstände von ihm vergessen waren. Auf de Ruiters Frage, ob er Christ geblieben erwiderte er, daß er Glaubensartikel und Vaterunser behalten habe. Seine Kinder und sein Volk wollten zwar nichts vom Christenthum wissen und so stehe er allein mit seinem Glauben, doch halte er treu zu ihm und diene Gott nach seinem besten Verstande.

Nachdem die beiden Freunde ihre Jugenderinnerungen ausgetauscht hatten, verabschiedeten sie sich von einander und Jan Company kehrte hoch beglückt und von de Ruiter reich beschenkt in seine Heimat zurück, um dort den Ruhm und die Güte des Admirals unter seinem Stamm zu verkünden und fernerhin noch ein wärmerer Freund der Holländer zu sein

als er es schon bisher gewesen war und durch Freundschaftsdienste der holländischen Compagnie stets bewiesen hatte.

Nach Regelung der Angelegenheiten segelte de Ruiter nach dem Sierra Leona Flusse, um Erfrischungen für seine Mannschaften einzunehmen und den Boden seiner Schiffe zu reinigen. Wegen der in jener Gegend herrschenden Windstillen dauerte die Reise sehr lange, fast vier Wochen. Nach Ankunft am Bestimmungsorte erhielt er durch Eingeborene Nachricht, daß die Engländer auf einer im Flusse gelegenen Insel eine Niederlassung besäßen, dort eine holländische Kaufmannsfamilie gefangen und eine Menge der holländischen Compagnie gehöriger Güter versteckt hielten. Sofort segelte er mit 4 Schiffen stromaufwärts, erzwang die Befreiung der Gefangenen und nahm nicht nur alles holländische Eigenthum zurück, sondern belegte auch eine große Masse vorgefundener englischer Handelsgüter als Schadenersatz mit Beschlag. Dabei gebrauchte er jedoch die Vorsichtsmaßregel, von letzteren ein genaues Verzeichniß aufnehmen und dasselbe vom englischen Gouverneur attestiren zu lassen, um bei etwaiger späterer Auseinandersetzung zwischen den beiden Staaten die Engländer daran zu verhindern, daß sie die Güter über ihren Werth abschätzen konnten. Ebenso trug er peinliche Sorge, daß an Häusern und sonstigem Privateigenthum nichts beschädigt wurde und versah die Engländer auf so lange mit den nöthigen Lebensbedürfnissen, bis sie voraussichtlich durch ihre Landsleute Hülfe erhalten konnten.

Auch bei dieser Action zeigte er wie bei allen seinen Unternehmungen umsichtige Klugheit und Menschenfreundlichkeit. Die gemachte Beute war wiederum außerordentlich

werthvoll und ersetzte den erlittenen Schaden doppelt und dreifach.

Mitte December versegelte de Ruiter nach der Goldküste, um dort die von den Engländern genommenen Forts zurückzuerobern. Er begann mit Tacorari in der Nähe von Cormantin. Hier fand er ernsten Widerstand, sowohl von Seiten der Engländer als der mit ihnen verbündeten Neger. Es mussten Landungstruppen ausgeschifft werden und erst ein heftiger kombinirter Angriff zu Wasser und zu Lande, bei dem die Holländer ziemlich starke Verluste erlitten, brachte die Festung in die Gewalt der Letzteren, die sie später in die Luft sprengten. Dann gingen sie nach dem in der Nähe gelegenen und stark befestigten del Mina, das sich noch in holländischen Händen befand und den Hauptstützpunkt der afrikanischen Kolonien bildete.

Anemabo war de Ruiters nächstes Ziel. Bei seiner Annäherung flohen jedoch die Engländer und sprengten das Fort selbst in die Luft.

Das zunächst folgende Fort Cormantin musste wieder erstürmt werden. De Ruiter bestimmte dazu 1100 Flottenmannschaften und 500 von del Mina mitgebrachte Neger, doch gelang die Sache nicht so leicht. Die Landung wurde durch heftigen Seegang sehr erschwert und die Engländer wie die mit ihnen verbündeten Neger unter Führung ihres sehr tapferen Häuptlings Cabesse beschossen die Angreifer derart, daß sie unter starken Verlusten sich unverrichteter Sache zurückziehen mussten, ohne indessen ihre Absicht aufzugeben. Während der Nacht kamen einige der mit den Engländern verbündeten Negerhäuptlinge an Bord und versprachen gegen eine Belohnung von Branntwein und anderen Geschenken am folgenden

Tage bei der Landung keinen Widerstand zu leisten. Der nächste Morgen brachte ruhigere See, die Neger hielten ihr Wort und die Landung gelang diesmal. Die englische Besatzung des Forts betrug 750 Mann nebst etwa 500 Negern. Während die Landungstruppen auf Cormantin marschirten, beschoß de Ruiter es von der Wasserseite. Die englisch gesinnten Neger, welche außerhalb der Festung sich den Holländern entgegenwarfen wurden zwar geschlagen, zogen sich dann aber auf einen Hügel zurück, wo ihr Anführer Cabesse, ein fanatischer Gegner der Holländer mit drei Geschützen Posto gefasst hatte und sich so tapfer schlug, daß er den Angreifern sehr empfindlichen Schaden that und sie eine Zeit lang völlig in Unordnung brachte. Die Holländer sammelten sich jedoch wieder, drangen siegreich vorwärts, nahmen die Geschütze von Cabesse, der sich fliehend in Cormantin hineinwarf und marschirten mit fliegenden Fahnen auf das Letztere um es mit stürmender Hand zu erobern.

Die Engländer warteten den Angriff nicht ab, sondern übergaben das mit 31 Geschützen armirte Fort und wurden sämmtlich zu Gefangenen gemacht. Ein Beute von über 100,000 Gulden Werth war die willkommene Zugabe zu der gelungenen Expedition.

Inzwischen hatte de Ruiter durch einen Aviso Nachricht von den Generalstaaten empfangen, daß der Krieg mit England unvermeidlich sei und zugleich den Befehl, die Engländer überall, wo er sie träfe und auch in ihren amerikanischen Besitzungen aufs äußerste zu bekämpfen. Zugleich wurde ihm mitgetheilt, daß die für Entsendung nach der Goldküste bestimmte englische Flotte nicht erscheinen würde, und da er nach Rückeroberung der bedeutendsten holländischen Kolonien

hier nicht viel mehr ausrichten konnte, beschloß er nach Westindien zu gehen, um dort erfolgreicher zu wirken. Nachdem er in del Mina sein Geschwader seefertig für diese weite Reise gemacht, segelte er am 2. März 1665 westwärts.

Er hatte die ihm übertragene Mission in glänzender Weise vollführt, alle entgegenstehenden großen Hindernisse glücklich zu überwinden gewusst, überall Unerschrockenheit und Tapferkeit, verbunden mit diplomatischer Klugheit und Humanität an den Tag gelegt und sich wiederum nach jeder Richtung des großen Vertrauens würdig gezeigt, das sein Vaterland mit Recht auf ihn setzte. Dank seinem außerordentlichen seemännischen Geschick war trotz der so mangelhaft bekannten Küsten und ihrer Gefährlichkeit kein einziges seiner Schiffe verloren oder auch nur beschädigt und seine. väterliche Fürsorge für das Wohl der Mannschaft hatte dieselben in dem mörderischen Klima gesund erhalten. Die einzigen Verluste, die er erlitten, waren die in den Kämpfen Gefallenen und Verwundeten, sonst aber war das Geschwader in den sechs Monaten frei von jeder Krankheit geblieben. In all diesen Punkten zeigte er sich wieder als der ganz außergewöhnliche Mann, der er war und dem deshalb auch ein unerwarteter Erfolg zur Seite stand, welchen man im gewöhnlichen Leben ohne weiteres Nachdenken als Glück bezeichnet, der aber nichts Zufälliges, sondern nur das Ergebniß weiser Vorsicht, klugen energischen Handelns und überhaupt geistiger Größe ist.

Am 9. April erreichte de Ruiter Barbadoes und schritt sofort zum Angriffe gegen die beiden den Hafen schützenden Forts so wie gegen 35 in letzterem liegenden Schiffe.

Der Kampf währte anderthalb Stunden und war un-

gemein heiß. Obwohl de Ruiter einen Theil der englischen Schiffe zwang, sich auf den Strand laufen zu lassen und die übrigen schwer schädigte, litt er durch ihr und das Feuer der Forts auch nicht wenig und hielt es, als sein Geschwader manövrirunfähig zu werden drohte und der absterbende Wind ihm die Bewegungen noch mehr erschwerte, für richtig sich zurückzuziehen. Er hatte den Engländern schwere Verluste zugefügt, ohne selbst ein Schiff einzubüßen, wollte aber nicht leichtsinnig seine Flotte gegen eine zu groß gefundene Uebermacht auf das Spiel setzen und segelte zunächst nach der den Franzosen gehörigen Insel Martinique. Hier empfing man ihn sehr freundlich; er setzte die in Cormantin gefangenen Engländer an Land, versah sich mit allem Nöthigen reparirte aufs Schleunigste seine Schiffe und ging schon am 6. Mai nach den englischen Antillen wieder ab.

Unterwegs traf er eine holländische Flüte, durch welche er die Nachricht von dem wirklichen Ausbruche des Krieges zwischen Holland und England erhielt, und bald darauf erfuhr er durch ein hamburger Schiff, daß 8 englische Schiffe sich bei der Insel Nièves sowie 4 bei Montserrat befänden. Am 9. Mai traf er bei letzterer Insel ein, nahm vor dem Hafen ein reichbeladenes 20 Kanonenschiff und in demselben noch 7 andere, um unmittelbar darauf nach Nièves zu segeln und dort 6 Schiffe unter den Kanonen der Festung herauszuholen, die ihn vergebens durch ihr Feuer daran zu hindern suchten.

Sehr wohl wissend, daß Schnelligkeit der Bewegung seine Erfolge bedeutend vergrößern müsse, weil er dann überall überraschend auftrat, verschwand er eben so plötzlich wie er gekommen, segelte nach dem französischen Theile der Insel

St. Christophe, entledigte sich dort der gemachten Prisen durch Verkauf, reinigte seine Schiffsböden, um flott zu segeln und erschien bald ebenso unerwartet bei Neufundland. Dort nahm er sieben Schiffe, von denen er drei leer machen ließ, um 300 gefangene Engländer darauf zu setzen und sie auf fünf Wochen mit Proviant versehen nach ihrem Lande zu senden.

Alle diese Züge, durch welche er den Feinden einen so großen Schaden zufügte und über zwanzig reichbeladene Schiffe kaperte, beanspruchten kaum die Zeit eines Monats und schon am 19. Juni befand er sich wieder auf der Heimreise, um nördlich um England gehend, nach Holland zu steuern.

Inzwischen war während der Abwesenheit de Ruiters, wie schon mitgetheilt, der lange befürchtete Krieg zwischen England und Holland wirklich erklärt, nachdem er thatsächlich schon längere Zeit geführt worden. Jene Ordre, welche de Ruiter in Guinea empfing, die Engländer überall zu bekämpfen, datirte noch aus der Zeit vor der eigentlichen Kriegserklärung. Die Engländer hatten in der Bai von Cadix einen Ueberfall auf eine holländische von Smyrna heimkehrende Handelsflotte gemacht und jener Befehl war nur eine Repressalie dafür. England erklärte den Krieg erst öffentlich am 4. März 1665, aber diesmal war Holland nicht unvorbereitet. Wenn Karl II. auch schon im Dezember des vorigen Jahres im Parlamente ausgesprochen hatte, daß er eine Flotte in Bereitschaft habe, wie sie noch keiner seiner Vorfahren ausgerüstet, so redeten zwar die Niederlande weniger von der ihrigen, rüsteten aber desto energischer und die Seele des Ganzen war der

Rathspensionär Johann de Witt. Sein schöpferisches Genie zeigte sich nie in höherem Glanze.

Der umfassende Geist dieses merkwürdigen Mannes besaß auch ein seltenes Verständniß für nautische Dinge, so daß es die Bewunderung aller Zeitgenossen erregte. Trotzdem ließ er sich dadurch nicht verleiten, seine Ansichten in maritimen Angelegenheiten als allein maßgebend hinstellen zu wollen. Er war zu klug und zu wenig anmaßend, um nicht voll davon überzeugt zu sein, daß Männern an der Spitze einer Marine ein ganzes Leben fachmännischer Erfahrung zur Seite stehen muß, wenn die Sache nicht auf das Empfindlichste geschädigt werden soll. Er verzichtete auf den falschen Ehrgeiz, als Nichtseemann für einen Admiral zu gelten, dadurch Außenstehende eine Zeit lang zu blenden und nachher, wenn kritische Momente an die Flotte herantraten, desto schlimmer Fiasko zu machen.

Er benutzte vielmehr seine Kenntnisse des Seewesens nur, um den Ansichten und Vorschlägen der ältesten Seeoffiziere für möglichst gute Schlagfertigkeit der Schiffe seine volle Unterstützung zu leihen und ihnen durch sein Ansehen und seine Macht schnelle Ausführung zu sichern. Die Ausrüstung der Flotte konnte deshalb in keine besseren Hände gelegt werden und sie ging wunderbar schnell vor sich.

Zu keiner Zeit haben die Niederlande eine gewaltigere Kraft entwickelt als unmittelbar vor und während dieses Krieges.

„Eine kleine Republik," sagt Simons in seinem „Johann de Witt und seine Zeit"*) „von einem mächtigen Feinde angegriffen, vergebens auf einen Bundesgenossen rechnend,

*) Uebersetzt von Neumann. Erfurt 1835.

muthig allein dem Gegner die Spitze bietend und glücklich: das ist das erhabene Schauspiel, welches der furchtbare Krieg von 1665—1667 darbietet."

Sogleich nach der Kriegserklärung lief die englische Flotte unter dem Oberbefehl des Herzogs von York aus, um nach der holländischen Küste zu steuern. Sie bestand im Ganzen aus 135 Segeln mit 4256 Kanonen und 23,500 Mann Besatzung. Darunter befanden sich Schiffe von 80—90 Kanonen mit 700—750 Mann Besatzung.

Die Holländer konnten ihnen 111 Segel entgegenstellen. Zwar hatte man sich alle Mühe gegeben, die Einläufe der Häfen zu vertiefen und größere Schiffe als früher zu bauen, aber war damit den Engländern gegenüber immer noch im Nachtheil. Das größte niederländische Schiff die „Eintracht" zählte nur 500 Mann Besatzung; im Ganzen führte die holländische Flotte jedoch 200 Geschütze mehr als die englische, dagegen 3000 Mann Besatzung weniger, woraus sich schließen läßt, daß das feindliche Kaliber das überlegene war.

Trotzdem machte diese geringe materielle Ungleichheit dem Rathspensionär weniger Sorge, als die Frage der Führung der Flotte. In de Ruiters Händen würde sie aller Voraussicht nach gewissen Sieg errungen haben, doch er war fern und Wassenaars Bravour konnte nicht die fehlende fachliche Befähigung ersetzen. Er war indessen der von den Generalstaaten einmal erwählte Oberbefehlshaber und durfte nicht bei Seite gesetzt werden.

Die Engländer hatten zuerst die holländischen Küsten blockirt, waren dann durch einen schweren Sturm zum Rückzuge in ihre Häfen gezwungen und Wassenaar lief aus, um

sie aufzusuchen. Am 13. Juni 1665 trafen beide Flotten bei Lowestoft auf einander, aber das bange Vorgefühl Johann de Witts sollte leider gerechtfertigt werden. Die Holländer erlitten eine schwere Niederlage. Bald nach Beginn des Kampfes flog das Flaggschiff Wassenaars in die Luft und von den 500 Mann seiner Besatzung wurden nur drei Mann gerettet. Der nächste Befehlshaber im Range, der tapfere Admiral Cortenaar fiel bald darauf von einer Kanonenkugel zerrissen und die ihrer Führer beraubte holländische Flotte gerieth in Unordnung. Verschiedene Kapitäne ergriffen feige die Flucht, drei Schiffe verwirrten sich mit ihrer Takelage und wurden durch einen englischen Brander vernichtet. Vergebens suchten die Admirale, namentlich der jüngere Tromp und Evertzen durch außerordentliche Tapferkeit, die selbst die englischen Schlachtberichte auf das Ehrendste anerkannten der Deroute zu steuern; sie war unaufhaltsam. Während die Engländer nur ein Schiff verloren, nahmen sie den Holländern neun, verbrannten drei und schossen drei andere in den Grund ebenso wie sie 2200 Gefangene machten.

Dieser Schlag war für die Niederlande furchtbar und die gesammte Bevölkerung empfand ihn in seiner ganzen Schwere; doch brach er nicht ihren Muth und ihr Selbstvertrauen. Im Gegentheil schien er nur dazu angethan, beides neu zu beleben. Mit nicht genug zu bewundernder Kraft und Energie ging man unter des Rathspensionärs Führung an die Ausrüstung einer neuen Flotte, um sie den Engländern entgegenzustellen, und nach kaum zwei Monaten waren wieder 94 Schiffe kriegsbereit, auf das Beste ausgerüstet und bemannt und von tüchtigen Kapitänen geführt. Ueber die Feiglinge, welche am 13. Juni ihr Vaterland durch

schnöde Flucht entehrt, hatte man endlich einmal ein Strafgericht ergehen lassen. Drei Kapitäne füsilirte man, drei andern wurden die Säbel durch Henkers Hand zerbrochen und man erkannte sie für ehrlos, zwei andere kassirte man. Der erste Steuermann des gefallenen Admirals Cortenaar musste mit dem Strick um den Hals der Exekution beiwohnen, wurde für infam erklärt und auf ewige Zeiten aus dem Lande verbannt.

In den ersten Tagen des August war die Flotte bereit zum Auslaufen. Es stand zu viel auf dem Spiele, um nicht alles an ihre Fertigstellung zu setzen. Man wusste de Ruiter auf dem Heimwege; wie leicht konnte er durch feindliche Uebermacht abgeschnitten werden, der Mann, auf den das ganze Land als auf den Helfer in der Noth und den rettenden Engel blickte und dessen Ankunft es in banger Sehnsucht erwartete. Außerdem mussten sehr bald die ostindischen und Levante Handelsflotten kommen und ihre reichen Schätze durften nicht in die Hand der Engländer fallen.

De Witt drängte mächtig zum Auslaufen, aber die Wahl des Oberbefehlshabers machte Schwierigkeiten. De Ruiter war abwesend, nach ihm Cornelis Tromp der tüchtigste und würdigste, doch er stand im Verdacht, Orangist zu sein. Endlich einigte man sich, ihm provisorisch den Befehl zu übertragen, und drei Bevollmächtigte der Generalstaaten, unter ihnen der Rathspensionär schifften sich mit auf der Flotte ein. Man spöttelte vielfach über diese Maßregel, indessen der Rathspensionär bewies, daß wenigstens seine Anwesenheit außerordentlichen Nutzen schuf. Bis dahin hatten die Lootsen mit größter Hartnäckigkeit stets behauptet, daß das Fahrwasser im Texel das Auslaufen der Schiffe nur auf 8 Striche (die Windrose ist in 32 Striche von je 11° 15′ getheilt) ge-

statte und wollten darauf hin nicht auslaufen. Der so außerordentlich seekundige de Witt zeigte ihnen jedoch mit dem Senkblei in der Hand, daß das Auslaufen mit 28 Strichen, also fast bei allen Windrichtungen möglich sei und brachte auf diese Weise die Flotte persönlich in See, die sonst noch unbestimmte Zeit auf guten Wind hätte warten müssen.

Während dies geschah und man mit banger Besorgniß in die nächste Zukunft blickte, verbreitete sich wie ein Lauffeuer im ganzen Lande die Nachricht von der glücklichen Ankunft de Ruiters und seines Geschwaders bei Delfzyl in der Ems. Am 8. August war er dort nicht nur mit seinen sämmtlichen Kriegsschiffen, sondern auch mit fünf englischen Prisen und reicher Beute glücklich eingelaufen, während er zwei Prisen nach Bergen geschickt und sich von den übrigen durch Verkauf im Auslande befreit hatte.

In der Nordsee war er in geringer Entfernung von der ihn erwartenden englischen Flotte vorbeigelaufen; wiederum waltete aber sichtlich die Vorsehung über ihm, denn ein Nebel verbarg die Holländer dem übermächtigen Feinde, von dem sie sonst unfehlbar überwältigt wären, und ließ sie ungefährdet den heimischen Hafen erreichen.

Jubel und Freude begrüßte de Ruiters Erscheinen im ganzen Lande. Vornehm und Gering, Bürger und Bauer kamen aus der Ferne und Nähe herbei, um den Mann zu bewillkommnen, den Alle als den Schirm und Schutz des Vaterlandes betrachteten. Tausende fuhren mit Booten zur Flotte hinaus, um sie und namentlich de Ruiters Schiff anzuschauen von dessen Heck die sämmtlichen Flaggen der eroberten Prisen unter der holländischen herabwehten und die Augen strahlten vor Freude, die das Glück hatten, den so hoch verehrten

Admiral selbst zu sehen, der Alle leutselig empfing und ihre begeisterten Lobeserhebungen mit den fromm bescheidenen Worten zurückwies „Gott allein danken wir es, daß er uns ungesehen an den Feinden vorbeileitete.“ Ja er hatte wohl Recht darin, aber auch er hatte das Seinige dazu gethan. Der Einlauf der Flotte in die Ems bei schwerem Nordwestwinde und brandender See ohne Lootsen und Seezeichen, während er mit seinem Schiffe voransegelnd den sicheren Weg zeigte; — das war sein Werk, das Ergebniß seiner unvergleichlichen seemännischen Tüchtigkeit und er verdiente deshalb in vollem Maße die ihm dargebrachten Huldigungen. Die Generalstaaten ernannten ihn sofort zum Oberbefehlshaber der neu ausgerüsteten und unter Tromp bereits ausgelaufenen Flotte und er zögerte nicht, sich sogleich auf seinen neuen Posten zu begeben. Wohl war er nach seinem fünfvierteljährigen und so sehr beschwerlichen Seezuge der Ruhe bedürftig und ebenso verhehlte er sich nicht, wie schwierig sich seine Stellung durch die verwundete Eigenliebe Tromps gestalten würde, der nach aller Mühe und Sorge für die Ausrüstung der Flotte jetzt unmittelbar vor der Aktion das Kommando an ihn abgeben sollte, aber seine Vaterlandsliebe und sein Pflichtgefühl überwogen alle Bedenken und schon wenige Tage nach seiner Ernennung segelte er vom Texel aus der Flotte nach und übernahm am 18. August den Befehl über dieselbe.

Offiziere und Mannschaften empfingen den Admiral, zu dem Alle mit unbegrenztem Vertrauen aufblickten, mit Jubel. Sie zweifelten nicht daran, daß er sie zum Siege führen und seine bewährte Leitung die Scharte von Lowestoft auswetzen würde. De Ruiter durfte deshalb selbst wohl mit Hoffnung in die Zukunft blicken, da auch der Zustand seiner

Schiffe ein vortrefflicher und diesmal nichts versäumt war, um sie auf das Beste kriegsfertig auszurüsten, aber ihn erfüllte ein Umstand doch mit Sorge. Es war dies das Verhältniß zu Tromp. Zwar hatte Letzterer auf Zureden des Rathspensionärs seinen Vorsatz, nicht unter de Ruiter zu dienen, endlich aufgegeben und es war eine Versöhnung zwischen den beiden Admiralen zu Stande gekommen, jedoch konnte de Ruiter das Gefühl nicht zurückdrängen, daß jene nur eine scheinbare sei, daß sich bedauernswerthe Folgen daran knüpfen würden, und leider sollte die Zukunft ihm Recht geben.

Die ganze Flotte de Ruiters bestand aus 94 Kriegsschiffen, 12 Brandern und einer entsprechenden Anzahl Avisos. Er selbst schiffte sich mit den drei Bevollmächtigten der Generalstaaten auf dem Linienschiffe „Delflandt“ von 70 Geschützen und 450 Mann Besatzung ein und richtete seinen Kurs nordwärts, um sowohl die Engländer aufzusuchen, als auch der erwarteten holländisch-ostindischen Flotte entgegenzufahren. Diese war inzwischen nach Bergen hineingeflüchtet und dadurch den ihnen auf der Doggensbank auflauernden Engländern glücklich entgangen. Eine Abtheilung der Letzteren war ihr dahin gefolgt, hatte sie trotz der Neutralitätsgesetze und ungehindert von den Dänen fortzunehmen gesucht, war aber von ihr derartig zugerichtet, daß sie mit Zurücklassung ihrer Anker die Flucht ergreifen musste.

De Ruiter erfuhr dies und steuerte nach der schottischen Küste hinüber, um die nach ihren Häfen zurückkehrende englische Flotte abzuschneiden. Diese entging ihm indessen und er richtete deshalb seinen Kurs nach Bergen, um die ostindische Flotte von dort nach Holland zurückzugeleiten.

Anfang September ging er mit ihr und einem Convoy andrer Handelsschiffe unter Segel, wurde jedoch in den nächsten Tagen von einem so schweren Sturme heimgesucht, daß seine ganze Flotte zersprengt und stark beschädigt wurde. Das Unglück wollte, daß in diesen Tagen auch gerade wieder die englische Flotte au gelaufen war, ohne von dem auf die östliche Nordsee beschränkten Sturme etwas zu fühlen und daß ihr dadurch 4 holländische Kriegsschiffe, 2 Ostindien-Fahrer und 6 andre Handelsschiffe in die Hände fielen.

Es hatte jedoch den Anschein, als ob die Engländer einen ernsteren Zusammenstoß mit der ganzen holländischen Flotte vermeiden wollten, denn es gelang de Ruiter nicht, sie zu treffen, so sehr er nach ihnen suchte. Er kreuzte bis Ende Oktober sowohl in der Nordsee, wie vor der englischen Küste, war jedoch Anfang November gezwungen, nach Holland zurückzukehren. Die stürmische Jahreszeit schädigte nicht nur die Schiffe stark, sondern übte auch den nachtheiligsten Einfluß auf die Gesundheit der Mannschaften. Trotz der größten Fürsorge von Seiten de Ruiters, dessen Vorschläge der Rathspensionär in jeder Weise zur Ausführung zu bringen suchte, mehrte sich von Tag zu Tag die Zahl der Kranken. Sie zählte bald über Tausend, der Tod hielt reiche Ernte und die Rücksicht auf die spätere Schlagfertigkeit der Flotte forderte gebieterisch die Aufsuchung der heimischen Häfen.

Der Seezug war nicht vom Glück begünstigt gewesen und hatte den Holländern nur Verluste gebracht, trotzdem aber ihre Flotte auf eine weit höhere Stufe der Leistungsfähigkeit gehoben, als sie je eingenommen. Nicht nur hatte de Ruiter es verstanden, eine Disciplin zu schaffen wie sie nie zuvor geherrscht, sondern auch jeden günstigen Tag be-

nutzt, um seine Kapitäne für die kommenden Kämpfe nach allen Richtungen tüchtig zu machen. Er war der erste Admiral, der Flottenmanöver im großen Style einführte, seine Geschwader gegen einander manövriren ließ und für die bis dahin sehr mangelhafte Seetaktik Regeln schuf. Er hatte an sich selbst zu oft erfahren, wie durch gutes Manövriren der überlegene Feind geschlagen werden konnte und suchte deshalb diese Kunst, in der er Meister war, auch seine Untergebenen zu lehren. Es war ihm wohl gelungen und er sollte die Früchte, wenn auch erst in späterer Zeit ernten.

Die Flotte wurde nun außer Dienst gestellt, jedoch nur, um während der Wintermonate für das nächste Jahr desto sorgfältiger ausgerüstet und auch noch an Zahl verstärkt zu werden. Jeder wusste, was auf dem Spiele stand und daß der kommende gewaltige Kampf eine Entscheidung bringen musste, ob Holland fortan von seiner Höhe herabsteigen und an England seinen großen Antheil am Welthandel abtreten oder mit ihm der Gesetzgeber für Handel und Schifffahrt werden sollte. Die kleine Republik strengte deshalb jeden Nerv an, um dem mächtigen Rivalen auf dem Meere die Spitze zu bieten; Tag und Nacht wurde auf allen Werften gearbeitet, um sobald als möglich im nächsten Frühjahr eine Armada in See schicken zu können, die dem Feinde in jeder Beziehung gewachsen war.

Zwar stand anscheinend Holland in diesem gewaltigen Streite nicht allein. Infolge eines früheren Vertrages mit Frankreich war dieses zu Hülfe gerufen und Ludwig XIV. hatte im Januar 1666 auch England den Krieg erklärt, aber der Rathspensionär durchschaute vollständig diesen zweifelhaften Bundesgenossen, dem, wie dies schon an andern Orten

(du Quesne) dargelegt, nur darum zu thun war, England und Holland sich gegenseitig möglichst schwächen zu lassen. Er rechnete deshalb nicht auf die zugesagte Unterstützung, sondern nur auf sich selbst.

De Ruiter wurde mit der Oberaufsicht über die Ausrüstung der neuen Flotte betraut, der größten und mächtigsten, die bis dahin Holland in See gebracht hatte. Wie der Admiral im engen Zusammenwirken mit seinem Freunde, dem Rathspensionär sich dieser schwierigen Aufgabe entledigte, ging daraus hervor, daß im April 1666 35 Kriegsschiffe ersten Ranges von 70—80 Geschützen und 4—500 Mann Besatzung, 35 zweiten Ranges von 40—60 Kanonen und 12 Fregatten von 34—40 Geschützen fertig gestellt waren. Dazu traten noch 12 kleine Avisofregatten, 12 Brander und 24 große Gallioten und Transportschiffe.

Außerdem wurden noch 12 schwere Schiffe auf Stapel gesetzt und ihr Bau aufs schleunigste gefördert, um sie in Reserve zu haben und damit etwaigen Abgang zu decken.

Wenn man bedenkt, daß die vereinigten Provinzen der Niederlande noch nicht eine Million Einwohner zählten, so grenzt die Entfaltung einer so gewaltigen Seemacht geradezu an das Wunderbare und man kann nur die größte Hochachtung einem Volke zollen, das zur Vertheidigung seiner Selbstständigkeit solche großartige Kraft, Energie und Opferwilligkeit entwickelte.

Es war diesmal nichts versäumt, um frühere Mängel zu beseitigen. Um die 22000 Köpfe betragende Besatzung der Flotte vollzählig zu machen, hatte die Regierung das Auslaufen aller größeren Handelsschiffe verboten und auch in

Bezug auf die Bewaffnung war alles mögliche geschehen, um den bisherigen steten Nachtheil gegen die Engländer in der Größe der Geschützkaliber auszugleichen.

Ende April war alles so weit gediehen, um die Schiffsabtheilung aus den verschiedenen Provinzen im Texel zusammenziehen zu können. Mit gerechtem Stolze durfte de Ruiter auf die Flotte schauen, die er in so kurzer Zeit auf einen solchen Höhepunkt gebracht, und mit vollem Vertrauen konnte er diesmal die Führung übernehmen. Alle seine Vorschläge und Anordnungen waren beachtet und ausgeführt; keine verkehrte Sparsamkeit hatte den Fortgang der Ausrüstung gehemmt und der Rathspensionär Sorge getragen, daß die Einheitlichkeit des obersten Befehls nicht durch Einsprache Unberufener gestört wurde. Ebenso verläßlich wie das Material war auch das Personal, das de Ruiter in dem letzen Seezuge so vortrefflich geschult hatte. Als Flaggschiff wählte sich der Admiral die „Sieben Provinzen" ein ganz neues gut gebautes Linienschiff von 80 Geschützen, darunter 12 Sechsunddreißig- und 16 Vierundzwanzig-Pfünder, mit 475 Mann Besatzung.

Die Gesammtgeschützzahl der Flotte belief sich auf 4716 Kanonen. Das Gerücht von der Ausrüstung einer so gigantischen Schiffsmacht unter dem Befehle eines Mannes wie de Ruiter lockte eine Menge Besucher von nah und fern an, unter ihnen auch verschiedene Fürstlichkeiten. Friedrich Wilhelm, Kurfürst von Brandenburg, die Fürsten von Holstein und Anhalt, der Prinz von Oranien und andere hohe Persönlichkeiten besichtigten die Flotte und sprachen ihr höchstes Erstaunen und ihre Zufriedenheit über die ausgezeichnete Ordnung, Disciplin und über die Manöver aus, die mit wunderbarer Schnelligkeit

und Präcision vor den hohen Gästen ausgeführt wurden. Ein drastisches Beispiel von seemännischer Gewandtheit gab bei dieser Gelegenheit einer der Matrosen auf de Ruiters Schiffe dadurch, daß er bis zur obersten Spitze des Großmastes kletterte und sich dort auf dem Flaggenknopf, einer hölzernen Scheibe von etwa einem Fuß Durchmesser auf den Kopf stellte, eine Wagehalsigkeit, die den hohen Besuchern keinen gelinden Schauer verursachte.

Ende Mai waren die Vorbereitungen so weit beendet, daß alle Schiffe hinausgehen und in Geschwader formirt werden konnten. Van Nees, Cornelius Tromp, Meppel, Cornelius Evertzen und Hiddes de Vries, sämmtlich Lieutenants=Admirale und erprobte Führer waren die Befehlshaber. Jedes Geschwader zerfiel wieder in drei Divisionen. Am 10. Juni lichtete man die Anker und ging mit gutem Winde in See nach der englischen Küste, um die feindliche Flotte aufzusuchen. Man hatte bereits am 3. Juni Nachricht erhalten, daß auch sie ausgelaufen war, Gegenwind und Windstille hatten jedoch einen früheren Aufbruch verhindert.

Die versprochene französische Flotte hatte nichts von sich hören lassen und erschien auch später nicht. Alle Hilfe, die Frankreich in diesem Jahre gewährte, bestand in drei bis vier französischen Edelleuten, unter ihnen der Graf von Guiche und der Prinz von Monaco, die sich als Freiwillige auf der holländischen Flotte einschifften. De Ruiter war auf seine eigene Kraft angewiesen, besaß aber auch Selbstvertrauen genug, um sich darauf zu verlassen.

Als er sich der englischen Küste soweit genähert hatte, um eines baldigen Zusammenstoßes mit dem Feinde gewärtig zu sein, entbot er sämtliche kommandirenden Offiziere zu sich

an Bord, um sie in wenigen Worten an ihre Pflicht zu mahnen.

„Die Zeit ist gekommen," lauteten dieselben, „in der wir mit dem Feinde zusammentreffen werden und das Schicksal unseres Staates hängt vom Ausgange der bevorstehenden Kämpfe ab. Wir haben es mit stolzen Gegnern zu thun, die unsern Untergang wollen. Wir müssen für unser Vaterland, für die Freiheit, für unsere Frauen und Kinder kämpfen; ihr Heil beruht auf unserer Tapferkeit, unserer Klugheit. Europa hat seine Blicke auf uns gerichtet und es bietet sich jetzt Gelegenheit, die Schande vorjähriger Niederlagen auszulöschen. Wir werden hartnäckigen Widerstand finden; die Engländer sind ebenso gute Seeleute wie tapfere Soldaten, aber wir müssen siegen oder sterben. Unsere Sache ist eine gerechte und wir dürfen deshalb auf Gottes Beistand hoffen Ehre und Belohnung dem Tapfern, Tod und Schande dem Feigen und Meineidigen. Ich werde Euch vorangehen, folgt meinem Beispiele."

Die kurze Ansprache erfüllte die Anwesenden mit hohem Muth. Freudig versprachen sie, ihre Pflicht gegen das Vaterland zu erfüllen und de Ruiter wusste, daß sie Wort halten würden.

Gegenstrom und steifer Südwestwind zwangen die Flotte Morgens am 11. Juni, etwa zwei deutsche Meilen vor der Mündung des Kanals zu Anker zu gehen, um nicht zurückzutreiben. Die See lief hohl und die Schiffe stampften aufs heftigste in der hohen Dünung, so daß bisweilen ihr ganzer Bug unter Wasser tauchte. Dieses Auf- und Niederstampfen in der Richtung des Kiels, das bei grober See oft in schweren Stößen erfolgt, ist der Bemastung sehr gefährlich. Eins der besten holländischen Schiffe verlor dabei

Bugspriet und Fockmast und musste von einem andern bugsirt, nach Texel zurückgesandt werden. Das war kein gutes Omen, um so mehr, als zu befürchten stand, daß noch mehr dergleichen Unfälle jederzeit eintreten konnten.

Doch de Ruiter läßt es darauf ankommen. Die auf Außenwacht befindlichen Avisos signalisiren das Erscheinen der englischen Flotte und der Admiral will nicht einen Fuß breit zurückweichen. Der große Augenblick naht, wo die eisernen Würfel fallen sollen, und auf den er so lange geharrt; er will ihn nicht versäumen. Das, was er seinen Kapitänen gesagt, füllt allein seine Gedanken aus. „Sieg oder Tod!“ Aber er wird siegen, in seinen leuchtenden Augen steht es geschrieben, seine Untergebenen verstehen darin zu lesen und sie geloben in ihrem Herzen, ihm treu zu folgen bis zum letzten Blutstropfen.

Die Engländer kommen mit halbem Winde unter Preß von Segeln von Norden herunter und schnell wachsen ihre Schiffe über den Horizont empor. Es sind 81, 9 weniger an der Zahl, aber dafür sind sie wie immer den Holländern an Kaliber überlegen und so ist der Stärkeunterschied ausgeglichen. General Monk, kürzlich zum Herzog von Albemarle ernannt führt den Oberbefehl und das Geschwader von der rothen, Ascue kommandirt die Vorhut von der weißen, Smith die Nachhut von der blauen Flagge; Mings, Jordan, Barclay, Harman führen die Divisionen. Es sind alles tapfere Männer, sie verstehen wohl mit ihren Schiffen umzugehen, und Ascue will heute die Niederlage wett machen, die er einst bei Plymouth durch de Ruiter erlitten.

In brillanter Ordnung segeln sie daher und stolz und siegesbewusst gedenken sie den Gegner zu vernichten wie vor

einem Jahre, an dem unglücklichen 13. Juni bei Lowestoft. Doch sie vergessen, daß heute nicht Wassenaar sondern de Ruiter ihnen gegegenüber steht, und daß seine Devise lautet: „Sieg oder Tod!“

Ruhig erwartet er das Anstürmen des Feindes. Als derselbe noch eine Viertelmeile entfernt ist, da entfaltet sich an der Mastspitze der „Sieben Provinzen“ ein Signal. Unmittelbar darauf wimmelt es in der Takelage von Matrosen, um die festgemachten Segel zu lösen; auf ein zweites Signal werden die Ankertaue gekappt, die Segel fallen gleichzeitig, die Schiffe schwingen herum, bis der Wind die Segel füllt und die Flotte setzt sich in geschlossener Schlachtordnung formirt in Bewegung.

De Ruiter hat die Ankertaue kappen lassen. Bei der schweren See und dem stürmischen Winde würden das Ankerlichten und die Formation der Linie zu viel Zeit beansprucht und die Holländer benachtheiligt haben; das Manöver ihres genialen Führers hat sie davor bewahrt.

Beide Flotten liegen jetzt fast parallel mit südlichem Kurse nebeneinander, die Engländer haben den Vortheil des Windes und nähern sich langsam den sie erwartenden Holländern. Gegen 1 Uhr Mittags ist die Vorhut der Letzteren unter Tromp in Schußweite, die schweren Geschütze öffnen ihren ehernen Mund, ihr Donner rollt über die schäumenden Wogen und die Schlacht beginnt. Von beiden Seiten wird mit gleichem Muth gekämpft, bald kann auch de Ruiter eingreifen, später folgt die Nachhut und über 8000 Geschütze erkrachen Stundenlang in ununterbrochenem Getöse. Schlag um Schlag senden sich die Flotten ihre Breitseiten zu, aber der kluge de Ruiter sucht heute nicht durch besseres Manövriren dem

Feinde den Wind abzugewinnen, sondern hält sich stets in Lee von ihm. Die steife Briese legt die englischen Schiffe so über, daß sie ihre untersten Batterien mit den schwersten Geschützen fast gar nicht gebrauchen können, während im Gegentheil die Kampfseite der Holländer hoch aus dem Wasser liegt, ein Vortheil, den sie sich nicht entgehen lassen. Die dadurch erzielte größere Wirkung ihres Feuers läßt nicht lange auf sich warten; gegen 4 Uhr fordert sie ihr erstes Opfer. Ein englisches 50 Kanonenschiff passirt bei den „sieben Provinzen" vorbei und erhält dessen wohlgezielte Lage. Sie muß mit erschreckender Präcision getroffen haben, denn fast augenblicklich neigt sich das feindliche Schiff auf die Seite. Es schwankt noch einmal zurück und verschwindet dann spurlos mit seiner gesammten Mannschaft in den unbarmherzigen Fluthen, die brausend über ihm zusammenschlagen.

Gegen 5 Uhr wenden die Engländer nach Nordwest; sie haben Furcht vor den vlämischen Sandbänken, denen man sich allmälig genähert, doch drei ihrer Schiffe, darunter das des Vice-Admiral der weißen Flagge Barclay von 70 Geschützen, sind so beschädigt, daß sie bei dem Mannöver nicht schnell genug folgen können. Sie werden von der holländischen Nachhut abgeschnitten, geentert und nach blutiger Gegenwehr genommen. Barclay selbst kämpft bis zum letzten Augenblicke mit dem Muthe der Verzweiflung und will sich durchaus nicht ergeben, bis ein Pistolenschuß den Tapfern niederstreckt. Aber auch die Holländer leiden stark; Tromps Flaggschiff ist vollständig wrack geschossen, Masten und Bugspriet sind zerbrochen und es treibt steuerlos auf den Wellen. Aehnlich ergeht es der „Eintracht", auf der van Nees, der

zweite Befehlshaber der Flotte und intime Freund de Ruiters eingeschifft ist und beide Admirale sind gezwungen, ihre Flagge auf andern Schiffen zu heißen. Die „Duivenvoorde“ geräth durch vom Winde zurückgetriebene glimmende Kugelpfropfen in Brand, theilt das Feuer der „Klein Hollandia“ mit und Beide werden von den Flammen verzehrt.

Nachdem die Engländer nordwestlich gewendet haben, geht General Monk vor Anker, theils um Lecke zu stopfen theils um seine zerstreuten Schiffe zu sammeln, doch lange Zeit ist ihm nicht dazu vergönnt. De Ruiter steuert auf ihn zu und zwingt ihn seine Ankertaue zu kappen, um sich des Angriffs zu erwehren. Wiederum beginnt der Kampf zwischen den beiden Oberbefehlshabern und ihren Geschwadern, heißer und blutiger denn je. Der Wind hat nachgelassen, die See ist ruhiger geworden; de Ruiter erachtet es nicht mehr erforderlich, sich stets in Lee zu halten, sondern manövrirt mit seinem gewohnten Geschick, um dem Feinde den möglichsten Abbruch zu thun. Gegen 8 Uhr Abends gelingt es ihm noch eins der schwersten englischen Schiffe von 70 Kanonen in den Grund zu bohren, das auf Pistolenschußweite von ihm versinkt. Mit Anbruch der Dunkelheit wird auch der Contre-Admiral Harman auf der „Injury“ von 74 Geschützen abgeschnitten und durch de Ruiters Feuer furchtbar mitgenommen, doch Harman ist ein wahrer Held und sein Widerstand erregt die Bewunderung der Holländer. De Ruiter entsendet einen seiner Brander gegen ihn; schon hat dieser die Enterhaken geworfen und ist in Flammen gesetzt, da gelingt es Harman mit fast übermenschlicher Anstrengung sich von ihm zu befreien und sein Schiff zu retten. Ein zweiter Brander scheint mehr Glück zu haben, das Hintertheil der

„Injury" fängt Feuer, Hunderte seiner Besatzung springen über Bord, um der Gluth entfliehen, doch nur um zum größten Theile ihren Tod im Wasser zu finden, da die Holländer nur wenige retten können. Trotzdem gelingt es dem braven Admiral mit dem Reste seiner Mannschaft, nicht nur diesen zweiten Brander abzuwehren sondern auch das Feuer zu löschen. Ein drittes der unheimlichen Fahrzeuge wird unter dem Schutze von Geschützfeuer gegen ihn geschickt. Ehe er noch anlegen kann, wird er von der „Injury" in den Grund gebohrt und sie entkommt unter dem Schutze der Nacht. Doch der letzte Schuß, den sie abgiebt wird für die Holländer verhängnißvoll. Cornelius Evertzen, einer ihrer tüchtigsten Admirale wird durch ihn zerschmettert.

Noch zwei englische Schiffe sieht man in Flammen aufgehen, die wie riesige Fackeln schaurig durch das Dunkel leuchten, um dann zischend in den Fluthen zu verlöschen. Der Donner der Geschütze verstummt, die Nacht breitet ihren düstern Mantel aus und trennt die Kämpfenden, aber nur um wenige Stunden die ermatteten Glieder zu ruhen und am andern Tage das blutige Ringen von neuem zu beginnen. De Ruiter darf mit dem ersten Erfolg zufrieden sein, bis jetzt ist er Sieger geblieben. Wird das Kriegsglück ihm auch morgen treu bleiben? Er hofft es zuversichtlich; während des ganzen Kampfes hat sein scharfes Auge unter den Seinen keinen Feigling entdeckt. Alle sind tapfer gewesen, er darf auf sie vertrauen.

Der zweite Tag bricht an und findet Jeden auf seinem Posten. Nur wenig Schlaf hat die Müden erquickt, denn der größte Theil der Nacht hat dazu verwendet werden müssen

die erlittenen Schäden auszubessern. Doch Alle sind voll frischen Muths, die Hoffnung auf Sieg und das Vertrauen zu ihrem Führer verleiht ihnen neue Kraft.

Die Zahl ihrer Schiffe ist stark gelichtet und von den 80 großen, welche gestern den Kampf begannen, fehlen 20. Keines zwar ist in Feindes Hand gefallen, aber 2 sind verbrannt und die übrigen 18 so schwer beschädigt, daß sie von den leichten Fregatten nach dem Texel geschleppt werden mussten. Den Feinden ist es schlimmer ergangen, nur noch einige Fünfzig stehen gegenüber. Doch auch ihr Muth ist nicht gebrochen und gleiche Kampfeslust treibt beide Flotten gegen einander. Um 9 Uhr Morgens passiren sie sich zum ersten Male auf wenige hundert Schritte und senden sich Lage um Lage. Der Wind ist mäßig, die See wenig bewegt und auch die untern Batterien der Engländer speien heute Tod und Verderben. Die Kugeln peitschen das Wasser und schlagen krachend in die Schiffe. Es fliegen die Splitter, die zerschossenen Segel flattern an den Raan im Winde, und das Blut röthet die Verdecke. Hie und dort scheert zu beiden Seiten ein Schiff aus der Linie; es ist zeitweise außer Gefecht gesetzt und reparirt mit allen Kräften, um so bald wie möglich wieder seinen Posten einnehmen zu können, doch dieser erste Waffengang bringt keine Entscheidung; weder hüben noch drüben geht ein Schiff verloren.

Windstille verhindert 1½ Stunde lang die Wiederaufnahme des Kampfes, dann springt frische Briese auf und beide Gegner wenden sofort auf einander zu, aber diesmal sucht de Ruiter sich den Vortheil des Windes zu verschaffen und es gelingt ihm, mit dem größten Theile seiner Schiffe luvwärts von den Engländern zu kommen. Der Geschütz=

kampf beginnt aufs neue und ist von Seiten der Holländer so wirksam, daß de Ruiter schon das Signal zur allgemeinen Enterung geben will, als von vorn aus Lee her heftiger Kanonendonner an sein Ohr schlägt und ihn zur Aenderung seines Planes bestimmt. Das Feuer in jener Richtung kann nur bedeuten, daß diejenigen seiner Schiffe, denen es nicht gelungen ist, den Feinden den Wind abzugewinnen sich in Gefahr befinden und von der Uebermacht angegriffen sind. Augenblicklich fasst er den Entschluß Hülfe zu bringen, hält mit dem Centrum vor dem Winde ab, durchbricht die englische Linie, die überall vor seinem Anstürmen nachgiebt und kommt gerade noch zur Zeit, um Tromp und 6 seiner Schiffe vor dem sichern Untergange zu retten. Tromp, der unter dem Winde der englischen Flotte geblieben hat sich durch seinen Wagemuth verleiten lassen, mit nur 7 Schiffen einen Stoß auf das englische Centrum zu machen, ist aber dann von allen Seiten angegriffen und so übel zugerichtet, daß fast seine sämmtlichen Schiffe steuerlos und jeden Augenblick der Vernichtung Preis gegeben sind. Eins ist bereits durch einen Brander in Flammen gesetzt und den übrigen droht dasselbe Schicksal. Da erscheint de Ruiter mit einem Theile des Centrums, das seinem schnellsegelnden Schiffe hat folgen können. Seine gewaltigen gutgezielten Breitseiten brechen ihm Bahn, überall weicht vor ihm der Feind und er entsetzt den hartbedrängten Tromp. Die 6 Schiffe sind gerettet; wenn sie auch nicht mehr gefechtsfähig sind, öffnet ihnen de Ruiter doch den Weg zum Rückzuge und sie können ungehindert vom Feinde nach dem Texel segeln.

Monk ist außer sich, daß ihm die sichere Beute entgangen, um so mehr, als er jetzt sieht, vor welch geringer Zahl

von de Ruiters Schiffen die Seinigen gewichen sind. Er giebt Signal zum Sammeln, um sich jetzt auf den so viel schwächeren Gegner zu stürzen und ihn zu erdrücken. Es steht zwei gegen eins; dazu tritt eine große Zahl Brander, die von allen Seiten de Ruiter zu umringen suchen. Dieser schwebt in größter Gefahr — da bricht er auf einmal das Gefecht ab und wendet südwärts, aber nicht um zu fliehen, sondern nur um sich mit dem Rest seiner Flotte zu vereinigen, die ihm zu Hülfe eilt. Sobald er sie erreicht, wendet er zum zweiten Male und segelt nun mit seiner ganzen Macht gegen den Feind. Der Kampf entbrennt jetzt von beiden Seiten mit unerhörter Wuth, es ist ein furchtbares Morden. Vergebens suchen die Engländer die holländische Linie zu durchbrechen, wieder und wieder scheitern sie an deren enger Geschlossenheit, und wo sie es versuchen, sprüht ihnen nur ein furchtbarer Eisenhagel entgegen, der überall vernichtend wirkt. Kein holländisches Schiff wankt und de Ruiter erntet heute, was er im vorigen Jahr gesäet; seine Manöver tragen gute Früchte.

So wogt die Schlacht noch stundenlang, aber die Engländer kommen immer mehr in Nachtheil. Bis 4 Uhr sind bereits 6 ihrer Schiffe in den Grund gebohrt, zwei davon durch die „Sieben Provinzen“, ein siebentes verbrannt, während die Holländer keins verloren haben. Trotzdem kämpfen Jene auf das Tapferste weiter und suchen alle ihr Feuer auf de Ruiter selbst zu richten. Wenn es ihnen nur gelingt, ihn zu vernichten, so hoffen sie dennoch auf Sieg. Gegen 5 Uhr durchbraust ein Jubel die englische Flotte. Die holländische Admirals-Flagge ist verschwunden und „Sieg, Sieg,“ tönt es aus tausenden von englischen Kehlen. Wiederum versucht

Monk einen Durchbruch, doch ebenso vergebens; nur brechende Masten, splitternde Raaen und viele Hunderte von zerschmetterten Mannschaften zeugen von dem gescheiterten Versuch. Die „Sieben Provinzen“ ist zwar für eine Zeit lang gefechtsunfähig geworden, ihre abgeschossene Großstenge mit der von den Feinden so gefürchteten Admirals-Flagge wohl auf das Deck gestürzt und de Ruiter hat das schöne Schiff, das er nicht verlassen will, zur Reparatur aus der Linie scheeren lassen, aber augenblicklich sendet er auch die Flagge zu dem bewährten Freunde van Nees mit der Ordre, sie zu heißen und damit bis zur Wiederfertigstellung der „Sieben Provinzen“ den Oberbefehl zu übernehmen.

Nach wenigen Minuten flattert sie wieder stolz in den Lüften als Wahrzeichen des Sieges, und van Nees führt die enggeschlossene Flotte von neuem gegen den Feind. Zweimal noch passiren sich beide Gegner und der Tod hält reiche Ernte, doch, als die Holländer zum dritten Male zurückwenden, da warten die Engländer den vernichtenden Angriff nicht mehr ab, sondern fliehen nach ihrer Küste, gejagt von den Holländern und nur Windstille und die kommende Nacht sind ihre Rettung. Eins ihrer gefechtsunfähigen Schiffe stecken sie noch in Brand, um es dem verfolgenden Feinde nicht in die Hände fallen zu lassen. Ihre Zahl ist auf 38 zusammengeschmolzen, die übrigen sind vernichtet oder total zerschossen in ihre Häfen geflüchtet, während die holländische Flotte noch 59 Segel zählt, wenngleich ein großer Theil davon schwer beschädigt ist.

Auch der zweite Schlachttag hat den Holländern glänzende Vortheile gebracht, aber noch steht heiße Arbeit bevor. Der Sieg ist nicht entscheidend und wiederum wird die Nacht benutzt, um die erlittenen Schäden auszubessern und

die Schiffe wieder möglichst kampffähig zu machen. Mit der flauen Briese kommt man nur langsam vorwärts und es ist alle Aussicht vorhanden, den Feind am nächsten Tage einzuholen, bevor er die Themse erreicht, um ihn vollends zu vernichten.

Der 13. Juni tagt. Die Sonne steigt unverhüllt aus den Meere dessen ruhige Fläche kaum bewegt ist, während leiser Wind sanft die Segel schwellt. Die ganze Natur athmet Frieden, und auch ein Friedensfest für die Christenheit ist angebrochen, der erste Pfingsttag. Aber der Friede hat heute keinen Raum in den Herzen der Tausende, die jetzt auf den Wogen der Nordsee schweben. Nur Kampfeslust entbrennt in ihnen, dort und hier; dort um der Herrschaft des Meeres und materieller Vortheile willen, hier zur Vertheidigung der schwer errungenen Freiheit, des Vaterlandes, des eigenen Herdes. Und der Kriegsmuth der Holländer wird noch gesteigert durch den Gedanken, frühere Schmach zu rächen. Es ist heute der Jahrestag der Schlacht von Lowestoft die so viel Unglück und Schande über Holland und seine Flotte gebracht; es gilt, die Scharte auszutilgen, drum vorwärts auf den Feind und die letzte Kraft daran gesetzt.

Er ist noch da und die Themse noch weit. Läßt er sich erreichen, dann vae victis! Doch welche Anstrengungen auch von den Holländern gemacht werden, die Elemente kommen ihm zu Hülfe, der Wind bleibt schwach und es ist nicht möglich, ihm nahe zu kommen oder ihm den Rückzug abzuschneiden. Bis Nachmittags 4 Uhr dauert die fruchtlose Verfolgung, da ändert Monk auf einmal seinen Kurs. Fern am westlichen Horizont tauchen Mastspitzen auf und er steuert ihnen entgegen. Es ist Prinz Robert mit 25 Schiffen, der

ihm zu Hülfe kommt. Er war einige Tage zuvor von Monk entsandt, um gegen den Herzog von Beaufort mit der französischen Flotte zu kämpfen, der den Holländern zu Hülfe kommen sollte. Jetzt, da er den Gegner nicht gefunden ist er umgekehrt, um seinen in Noth befindlichen Oberbefehlshaber vor dem Untergange zu retten. Vergeblich entsendet de Ruiter einen Theil seiner Flotte, um ihn anzugreifen und zu schlagen, auch hier tritt hindernd der schwache Wind dazwischen und am Abend findet die Vereinigung des Prinzen mit Monk statt.

Dadurch ändert sich die Lage der Dinge mit einem Schlage und die Engländer sind wieder die Stärkeren. Nicht nur stehen sie jetzt mit 63 Schiffen 59 holländischen gegenüber, sondern 25 davon sind auch vollständig intakt und frisch, während die holländischen in der dreitägigen Schlacht furchtbar gelitten haben, ihre Besatzungen ermattet und decimirt sind.

Doch weder de Ruiter noch seine Untergebenen verlieren deshalb den Muth, im Gegentheil wird derselbe noch durch ein unerwartetes Ereigniß angefacht. Als Monk den Kurs ändert, da geräth eins seiner Schiffe auf der gefährlichen Galloper Sandbank auf den Grund, das schönste und mächtigste der ganzen Flotte. Es ist der „Prince Royal" von 92 Kanonen und 620 Mann Besatzung, das Flaggschiff des Admiral Ascue, desselben Ascue, der sich gelobt die Niederlage von Plymouth an de Ruiter zu rächen. Wohl hat er in den vorhergehenden Tagen das Seinige gethan, um das Gelübde zu lösen. Er hat auf das tapferste gekämpft, ein Viertel seiner Mannschaft ist todt, ein noch größerer Theil liegt verwundet in seinem Blute, doch alles ist jetzt vergebens

gewesen. Bewegungslos sitzt das schöne Schiff, bisher sein und der ganzen Flotte Stolz auf dem tückischen Riff. Die Kameraden fliehen westwärts; sie achten nicht seiner Signale, die um Hülfe bitten und suchen nur sich selbst zu retten, während der Feind sich Schritt vor Schritt ihm nähert und die Brander fertig macht, um ihn zu vernichten.

Ascue sieht dem drohenden furchtbaren Tode kühn ins Auge und fürchtet ihn nicht, ja er zieht ihn der Gefangenschaft bei weitem vor, aber seine brave Mannschaft, die Hunderte der unglücklichen Verwundeten, soll er auch sie opfern? Nein! antwortet ihm sein braves Soldatenherz und wenn es sich auch zusammenkrampft — er überwindet sich selbst und seinen Stolz und streicht mit zitternden Händen die Flagge, um sich und die Seinen als Gefangene an de Ruiter zu übergeben, den er als Besiegten in seine Hand zu bringen gedachte.

Und als er mit Thränen verhaltenen Schmerzes den Degen übergeben hat, da ist er gezwungen, Zeuge eines noch traurigeren Schauspiels zu werden. Er sieht die Flammen aus den Kanonenpforten seines Schiffes schlagen; sie züngeln an den Masten und Raaen empor und verzehren sie mit ihrer heißen Gluth. Bald gleicht der „Prince Royal" nur noch einem brennenden Berge. Ein sinnbetäubender Donnerschlag folgt, eine gewaltige Feuergarbe schießt hoch zum Himmel empor, Tausende verkohlter Trümmer bedecken das Meer und die Wogen schließen sich brandend über dem Opfer, das den Manen Wassenaars gebracht ist. De Ruiter hat das Schiff anzünden lassen, um bei dem noch zu erwartenden Kampfe nicht dadurch behindert zu werden und es nicht wieder in die Hände der Engländer fallen zu lassen. Doch heute wird die

Schlacht nicht mehr erneuert; gegen Abend tritt Windstille ein und die fast bis Kanonenschußweite avancirten Holländer müssen sich damit zufriedenstellen, daß Monk noch drei seiner seeunfähig gewordenen Schiffe in Flammen aufgehen lässt und daß für den morgenden Tag ihnen ebenso viel Gegner weniger gegenüberstehen werden.

Die Gefechtspause hat außerdem das Gute gebracht, daß alle vorher erlittenen Schäden von den Holländern aufs Beste ausgebessert sind und den bis zur Erschöpfung ermatteten Mannschaften in der Nacht Ruhe gegönnt werden kann, um die nöthigen Kräfte für die morgende Entscheidung zu gewinnen. Denn daß diese jetzt kommen wird und kommen muß, davon ist man auf beiden Seiten überzeugt und wird alles daran setzen, um sie herbeizuführen.

Während der Nacht steuert de Ruiter unter kleinen Segeln östlichen Kurs, um von den nahen Sandbänken fortzukommen und auf freiem Wasser genügenden Raum zum Manövriren zu haben, das unter seiner Leitung ein so wichtiger Faktor für den Sieg werden kann.

Mit Tagesanbruch beruft er noch einmal alle Kommandanten zu sich an Bord, um durch eine seiner schönen und stets alle Herzen gewinnenden Ansprachen ihren Muth anzufeuern. Er verweist sie auf die Erfolge der vorhergehenden Tage und fordert sie auf, die erworbenen Lorbeeren sich nicht wieder entreißen zu lassen. „Es sind dieselben Feinde, die gestern vor uns flohen," schließt er seine kurze, aber desto packendere Rede, „thut Eure Pflicht als Männer von Herz, kämpft wie bisher für das Vaterland, für Eure und Eurer Lieben Freiheit. Unterstützt treu einer den andern und Gottes Hülfe wird nicht ausbleiben um Euch den Sieg zu sichern.

Doch der Feind naht; genug der Worte, zeigt durch Thaten, daß sie guten Boden in Euren Herzen gefunden haben."

Begeistert und mit dem festen Entschlusse allen Erwartungen ihres geliebten Führers zu entsprechen, begeben sich die Kapitäne an Bord zurück; die Flotte formirt drei Geschwader und geht in geschlossener Ordnung gegen die Engländer, deren Vorhut Prinz Robert mit seinen frischen Schiffen bildet.

Der Wind ist Südsüdost, mäßige Briese mit ruhigem Wasser; günstige Umstände für eine Seeschlacht und die Holländer haben den Vortheil des Windes. Der Kampfplatz liegt ungefähr in der Mitte zwischen der Landspitze von Nord-Foreland und den vlämischen Bänken.

Gegen 9½ erfolgt der erste Zusammenstoß und die drei niederländischen Geschwader brechen mit furchtbarer Gewalt an drei verschiedenen Punkten durch die feindliche Linie. Diese wird dadurch etwas in Unordnung gebracht, sammelt sich aber bald wieder und leistet den tapfersten Widerstand. Zwei Stunden schlägt man sich beiderseits auf das Hartnäckigste. Der zu de Ruiters Geschwader gehörige Divisionschef de Liefde hat sich mit seinem 60 Kanonenschiff einem englischen von 80 Geschützen so nahe gelegt, daß sich fast die Spitzen ihrer Raaen berühren. Sie wechseln Lage um Lage in dieser Position und das mörderische Feuer richtet furchtbare Verheerungen auf beiden an, doch leidet de Liefde am meisten. Da stürzt seine zerschossene Großraa von oben und hemmt seine Manövrirfähigkeit; zwei englische Schiffe nähern sich ihm und ein entsandter Brander bedroht ihn aus nächster Nähe. Schon steht auf letzterem ein Mann fertig um den Enterhaken zu werfen, da streckt die Kugel eines holländischen Seesoldaten

ihn todt nieder, der bereits angesteckte Brander wird glücklich abgewehrt und de Liefde ist dem Unheil entgangen. Trotzdem muß er erliegen, wenn nicht Hülfe kommt. In diesem kritischen Augenblick erscheint de Ruiter, um ihn zu entsetzen. Wo sein scharfes Auge die Seinen in Gefahr sieht, dorthin eilt er sofort als Retter und scheint fast allgegenwärtig zu sein, wo der Kampf am heißesten wüthet.

Gegen Mittag durchbricht er mit seiner Flotte zum zweiten, gegen 3 Uhr Nachmittags zum dritten Male die englische Linie. Bei dem letzten Durchbruch kommen drei seiner Schiffe in Brand; auf zweien gelingt es das Feuer zu löschen, das dritte fliegt mit seinem braven Kapitän und der gesammten Besatzung in die Luft. Den Engländern ergeht es nicht besser. Prinz Roberts Flaggschiff ist von Kugeln durchlöchert, fast steuerlos und ein holländischer Brander nähert sich ihm unheilverkündend. Ein englischer kommt ihm zur Abwehr entgegen, entzündet ihn und beide Höllenmaschinen verzehren sich in ihren Flammen, theilen diese aber dabei einem andern englischen Schiffe mit, das bis auf das Wasser niederbrennt.

An einer andern Stelle ist Tromp mit mehreren seiner Schiffe in ein gleich heftiges Gefecht verwickelt und so übel zugerichtet, daß er dem von Monk und andern sowie von einem Brander bedrohten „Dom von Utrecht" Kapitän Broeder nicht mehr zu Hülfe kommen kann. Dieser, unfähig zu manövriren sieht sich verloren und streicht die Flagge. Die Engländer entern und nehmen das Schiff in Besitz, doch ehe sie noch Anstalt treffen können es fortzuführen, kommen zwei holländische Schiffe und erobern es zurück.

So wogt der Kampf hin und her bis zum Abend und der Vortheil neigt sich bald auf diese bald auf jene Seite. Beide Theile haben große Verluste gehabt, aber noch ist keine Entscheidung und dennoch ist de Ruiter fest entschlossen sie vor der nahenden Nacht unter allen Umständen herbeizuführen. Er sieht, daß er ein Ende machen muß; die Kräfte seiner Leute sind erschöpft, es ist nicht möglich sie noch einen fünften Tag lang auf die Probe zu stellen.

Er fordert von ihnen eine letzte Anstrengung, seine Signale rufen sie zu einem allgemeinen concentrirten Angriffe und mit dem Muthe der Verzweiflung und Todesverachtung stürzt sich die ganze holländische Flotte auf das feindliche Centrum. Der Zusammenstoß ist grausenerregend; der ununterbrochene Donner der Tausende Geschütze läßt die ganze Atmosphäre erzittern, die nur mit Rauch und Feuer erfüllt ist; die Geschosse durchsausen die Luft wie riesiger Hagel bei einem furchtbaren Gewitter, die ganze Meeresfläche gleicht einem einzigen großen Schlachtfelde, auf dem das Blut in Strömen fließt und der Tod grausige Ernte hält. Die Kriegsfurie wüthet in ihrer schrecklichsten Gestalt, und es scheint, als ob beide Gegner vollständig vom Erdboden vertilgt werden sollen.

Immer näher rücken die Holländer dem Feinde, man hört das dumpfe Krachen der Bordwände gegeneinander, die Enterhaken fallen, mit wildem Siegesgeschrei stürmen sie auf die geenterten englischen Schiffe und zu dem Donner der Kanonen gesellt sich das Knattern der Musketen, die Hiebe der Enterbeile und das Erklingen der aufeinandertreffenden Säbel. Der Kapitän Bruinsfeld erobert zwei ineinander verwirrte englische Schiffe zugleich. Bevor er sie sichern

kann, werden sie wieder genommen, um zum dritten Male von Kapitän Pauw geentert zu werden. Das eine derselben sinkt in kurzer Zeit und es gelingt nur das zweite, den „Essex“ von 58 Kanonen als Prise fortzuführen. Bei einem andern Engländer wiederholt sich dasselbe Schauspiel des Nehmens und Wiedernehmens, während „Couvertine“ und „Giroflier“ nach der ersten Enterung in holländischen Händen verbleiben.

Anderthalb Stunden währt dieses mörderische Ringen, in dem noch zwei englische Schiffe in den Grund gebohrt werden, während die Holländer kein einziges einbüßen.

Da entsinkt den englischen Admirälen endlich der Muth. Sie sehen ein, daß sie gegen wahrhafte Dämonen kämpfen und das eine Fortsetzung der blutigen Schlacht nur zu ihrer völligen Vernichtung führen kann. Monk macht Signal zum Rückzuge. Anfangs noch ziemlich geordnet artet dieser bald in regellose Flucht aus; ein Theil der Schiffe hält vor dem Winde ab, der andere schlägt eine andere Richtung ein, beide gefolgt von den triumphirenden Holländern, die alles mögliche thun um die Feinde zu erreichen. Es scheint zu gelingen; schon sind sie den hintersten Schiffen wieder so nahe, um die Geschütze spielen zu lassen, da senkt sich um 7 Uhr Abends plötzlich ein dichter Nebel herab und hüllt alles in einen undurchsichtigen Schleier; es scheint, als ob die Natur selbst dem furchtbaren Morden ein Ziel setzen wolle.

Die Schlacht, die gewaltigste und denkwürdigste, welche seit unserer Zeitrechnung auf den Fluthen des Meeres geschlagen, hat ihr Ende erreicht und die Holländer sind Sieger geblieben. Zwei Stunden setzt de Ruiter die Verfolgung fort, doch der Nebel weicht nicht und zu ihm gesellt sich die Dunkelheit. Dann

giebt der Admiral das Signal zum Sammeln. Während der Nacht verbleibt er unter kleinen Segeln auf dem Schlachtfelde, doch als am andern Morgen der Nebel verschwunden und selbst von den Mastspitzen aus kein feindliches Segel zu erblicken ist, da richtet er den Kurs heimwärts. Seine Schiffe sind schrecklich zugerichtet, seine Mannschaften zum Tode ermattet, sein Munitionsvorrath erschöpft — er kann vorläufig nichts weiter unternehmen und muß sich mit den errungenen Erfolgen begnügen, kann aber wohl mit ihnen zufrieden sein, sie sind großartig.

Er hatte vier Schiffe eingebüßt, davon waren drei verbrannt, eins gesunken, aber keins in feindliche Hände gefallen. Sein Verlust an Mannschaften betrug 800 Todte und 1200 Verwundete. Unter den ersteren waren Lieutenant-Admiral Cornelius Evertzen, die Divisionschefs van der Huld und Stachouwer, sowie sieben Kapitäne ruhmvoll auf dem Felde der Ehre gefallen.

Die Engländer hatten 23 Schiffe verloren; davon waren 17 verbrannt oder in den Grund gebohrt und 6 als Prisen nach Holland geführt. Nach ihren eigenen Angaben hatten sie auf den geretteten Schiffen 520 Todte und 1240 Verwundete. Rechnet man dazu die auf den vernichteten und genommenen Schiffen Umgekommenen, so erscheinen die Angaben verschiedener Historiker, die den englischen Gesammtverlust auf 5 – 6000 Mann angeben, nicht übertrieben. Die Admiräle Barclay, Mings und 8 Kapitäne waren gefallen, Ascue und 3000 Gefangene befanden sich in den Händen der Holländer.

Noch am Abend des 14. Juni langte de Ruiter in den Wielingen mit 58 großen Schiffen an, während er mit 80 die Schlacht begonnen hatte. Mit Ausnahme der vier erwähnten,

welche zu Grunde gegangen, waren die übrigen im Laufe der vier Schlachttage als seeunfähig und zur Begleitung der Prisen nach dem Texel geschickt.

Die Freude und der Jubel des Volkes bei der Rückkehr der ruhmgekrönten Sieger war nicht zu beschreiben. Ein allgemeiner Dankgebetstag wurde angeordnet, um Gott die Ehre zu geben für die so gnädige Abwendung der Gefahr, die dem Lande gedroht und eine Illumination, an der sich auch die Gesandten aller befreundeten Mächte betheiligten, gab den Gefühlen Ausdruck, welche die Herzen bewegten.

De Ruiter selbst wurde von den ihm allerseits bewiesenen Ehrenbezeugungen fast erdrückt, und nächst Gott war ja allerdings ihm der glückliche Ausgang der Schlacht zu danken. Seine rastlose Thätigkeit, seine bewundernswerthe Umsicht und hervorragende Erfahrung in allen nautischen Dingen hatten den Sieg vorbereitet, in der Flotte, ihrer Führung und Handhabung das Instrument geschaffen, mit dem jener zu erringen war und der begeisterte Muth, die selbstlose Hingebung seiner Untergebenen, die er durch sein hehres Beispiel zu wecken, das unbegrenzte Vertrauen, das er sich bei ihnen zu erwerben wusste, hatten den Sieg gesichert. Er durfte jetzt mit vollem Rechte „der Schirm und das Schild des Vaterlandes“ genannt werden und wenn die hervorragendsten Dichter Hollands ihn in Heldengesängen feierten, so hatte er es voll verdient. Seine Mitkämpfer, namentlich der kühne und überaus tapfere Tromp, der überall, wenn auch bisweilen nicht immer mit der nöthigen Klugheit, in den dichtesten Haufen der Feinde drang, der in der letzten Schlacht dreimal seine Flagge wechseln musste, weil seine Flaggschiffe stets das Ziel aller umgebenden feindlichen Geschütze und infolge dessen kampf-

unfähig waren — er wurde nicht weniger der Gegenstand dankbarer Verehrung und Auszeichnung seitens des Staates und Volkes.

Und doch trug er einen Stachel im Herzen, der ihm die Freude daran vergällte. Im Kampfgewühl hatte er zwar die Animosität gegen de Ruiter vergessen und in vollem Maße seine Schuldigkeit gethan, aber ein so hervorragender Held er war fehlte es ihm doch an der Großherzigkeit, die seinen Oberbefehlshaber so sehr auszeichnete und er gab wiederum unedlen Gefühlen Raum, die seine volle Abneigung gegen de Ruiter von neuem aufleben ließen.

Ascue's Flaggschiff, der „Prinz Royal", war von Schiffen seines Geschwaders und unter seiner Konkurrenz zum Streichen der Flagge gezwungen worden. Dadurch hatten er und die Seinigen nach den bestehenden Bestimmungen nicht nur Anspruch auf das ganze Schiff mit allem Zubehör als gute Beute, sondern auch noch auf eine besondere Belohnung von 30,000 Gulden.

Durch de Ruiters aus militärischen Gründen angeordnete Verbrennung des Schiffes war der über eine halbe Million Gulden betragende Werth desselben ihm und seinen Untergebenen verloren gegangen und er dachte, wie bemerkt, nicht groß genug, um de Ruiters Maßregel als gerechtfertigt anzuerkennen, wie sehr auch der vierte Schlachttag dafür sprach. Der pekuniäre Verlust trübte sein sonst so gesundes Urtheil und er ließ sich dadurch hinreißen, nicht nur seinen Unmuth darüber laut werden zu lassen, sondern das ihm von de Ruiter vermeintlich zugefügte Unrecht diesem auch nachzutragen und dadurch einige Wochen später die Wohlfahrt des ganzen Landes aufs Spiel zu setzen.

Trotz des eklatanten Sieges ruhten die Generalstaaten nicht auf ihren Lorbeeren, sondern setzten alles daran, um ersteren zu verfolgen, wo möglich eine Landung in England zu versuchen und dieses dadurch zum Frieden zu zwingen. Wiederum war der Rathspensionär die Seele dieser Bestrebungen und de Ruiter stand ihm darin voll zur Seite.

Die Reparatur der Flotte und ihre Verstärkung durch neue Schiffe wurde deshalb in allen Häfen mit einer Kraft und Energie in die Hand genommen, die geradezu an das Unglaubliche grenzte und selbst dem gefangenen Admiral Ascue, wie aus dessen Briefen hervorgeht, auf das Höchste imponirte. Unter de Ruiters Leitung ging alles mit fast zauberischer Schnelligkeit vor sich. Er gönnte sich keinen Augenblick Ruhe; stets war er auf den Werften, überwachte die Arbeiten, ertheilte Rath, gab Befehle, beseitigte Hindernisse und griff überall helfend und fördernd ein. So erlebte die Welt zu ihrem bewundernden Staunen das für unmöglich gehaltene Schauspiel am 5. Juli 1666 also 20 Tage nach der Schlacht bei Nordforeland, die holländische Flotte unter de Ruiters Oberbefehl in der Stärke von 75 Schiffen und Fregatten und 7 Brandern in See gehen zu sehen. Es erscheint eine solche Leistung fast unbegreiflich, wenn man bedenkt, wie die Schiffe in dem viertägigen Kampfe gelitten hatten, was alles ausgebessert und ersetzt werden musste. Dies erstreckte sich nicht nur auf Masten, Raaen, Segel, Munition und alle möglichen andern Vorräthe, sondern auch auf die Geschütze. Die Geschützfabrikation ließ damals noch viel zu wünschen übrig und so waren in der letzten Schlacht auf der holländischen Flotte nicht weniger als 101 Geschütze darunter 48 Achtzehn-Pfünder gesprungen. Zu alle den Schrecken des Krieges ge-

sellte sich auch noch dieses Unheil, das gewiß Hunderten Leben und Gesundheit kostete. Wie groß musste der Muth, die Todesverachtung und die Disciplin der Mannschaften sein, um trotzdem unweigerlich ihren Dienst weiter an den Geschützen zu thun.

In einer Anzahl Flüten (Transportschiffe) gab man der Flotte außerdem noch 4000 Mann Landungstruppen mit; leider wurde jedoch die Hoffnung de Ruiters auf eine Ueberraschung der nach seiner Ansicht noch unfertigen Engländer vereitelt. Gegenwind und Stille verzögerten die Fahrt nach der englischen Küste derartig, daß die Flotte erst am 13. Juli, mithin 9 Tage nach dem Auslaufen vor den Dünen (Downs in der Nähe von Dover) anlangte. Eine Recognoscirung ergab, daß dort nicht, wie man hoffte englische Schiffe lagen, daß dagegen die durch die Witterung verursachte Verzögerung von den Engländern benutzt war, um auch ihre Flotte größtentheils wieder fertig zu stellen. Sie lagen mit 50 Schiffen und 16 Brandern fertig bei Queensborough in der Themsemündung, hatten überall Fregatten als Vorposten ausgestellt, alle Seezeichen fortgenommen und de Ruiter hielt es Angesichts dieser Thatsachen nicht für räthlich, in das flache unsichere Fahrwasser einzudringen. Er gab die Idee einer Landung auf, schickte die Soldaten zurück und lehnte auch die von Ludwig XIV. ihm angebotenen 2000 Mann Hülfstruppen ab, während er immer noch vergebens auf die versprochene französische Flotte wartete.

Er beschränkte sich nun darauf, die Themsemündung zu überwachen und das Auslaufen der englischen Flotte zu erwarten. Diese zögerte damit sehr lange und kam erst am 31 Juli den Fluß herab, nachdem de Ruiter 18 Tage lang

die Blockade aufrecht erhalten hatte. Während dieser Zeit wurden er und die ganze Flotte durch eine aus Holland kommende Nachricht in die größte Aufregung versetzt.

Wie schon früher bemerkt hatten die Niederlande in alle dieser Zeit nicht nur mit äußeren sondern auch mit inneren Feinden zu kämpfen. Die Parteizwiste zwischen Orangisten und Nationalen dauerten fort und erstere scheuten kein Mittel, um das Land zu Gunsten der Erhebung Wilhelm III. zum Statthalter zu revolutioniren. Einer solchen Verschwörung glaubte man auf die Spur gekommen zu sein und zwar sollte sie nichts Geringeres bezwecken, als einen großen Theil der Flotte in die Luft zu sprengen. Als Mittel zur Ausführung dieses verabscheuungswürdigen Anschlags sollten Höllenmaschinen dienen, die insofern ein allgemeineres Interesse haben, als sie die Vorläufer unserer heutigen Torpedos waren und große Aehnlichkeit mit der Maschine besaßen, durch welche vor mehreren Jahren der Amerikaner Thomas einen Bremer Lloyddampfer zu vernichten suchte, jedoch durch eine vorzeitige Explosion der Kiste daran verhindert wurde.

Man hatte erfahren, daß diese Feuerwerkskörper aus doppelten mit Pulver gefüllten Tonnen gefertigt seien, in denen sich ein Uhrwerk befand, das nach Ablauf einer Reihe von Tagen die Ladung entzündete, und zwar sollten diese Maschinerien vor dem Auslaufen der Flotte heimlich eingeschifft resp. unter dem Boden der Schiffe eingebracht sein.

Man kam jedoch mit dem bloßen Schrecken davon, denn eine genaue Untersuchung sämmtlicher Schiffe ergab, daß möglicher Weise die Absicht des Verbrechens bestanden haben mochte, daß sich aber nichts dergleichen an Bord befand.

Um den Engländern eine Schlacht anbieten zu können, segelte de Ruiter in die Gewässer von Harwich, wo sich Raum dafür bot, um sie dort zu erwarten, und sie verließen infolge dessen die Themse am 1. August, also volle vier Wochen später, als die Holländer wieder in See gegangen waren. Ihre Stärke betrug 90 Kriegsschiffe und 16 Brander zusammen 106 Segel, die der Holländer 88 Kriegsschiffe, 10 Avisos und 19 Brander, zusammen 117 Segel, und die Macht beider Gegner hielt sich deshalb ungefähr die Wage.

Gegenseitiges Manövriren und eintretendes schlechtes Wetter verhinderten jedoch den Zusammenstoß bis zum 4. August und den Schauplatz des Kampfes bildete das flache Gewässer, 2 deutsche Meilen nordöstlich von der englischen Landspitze Nordforeland.

Beide Flotten waren in je 3 Geschwader getheilt. Die Vorhut (weiße Flagge) befehligte Admiral Allen, das Centrum General Monk und unter ihm Prinz Robert, (rothe Flagge) und die Nachhut Admiral Smith (blaue Flagge). Die respektiven Befehlshaber auf holländischer Seite waren Lieutenant Admiral Jan Evertzen, de Ruiter und Cornelius Tromp. Evertzen war der ältere Bruder des in dem letzten Kampfe gefallenen Admirals und ein außerordentlich tüchtiger Mann. In der unglücklichen Schlacht bei Lowestoft im vorigen Jahre hatte die Volksmeinung ihn ungerechter Weise beschuldigt, er habe nicht seine Schuldigkeit gethan. Infolge dessen hatte er aus verletztem Ehrgefühl seinen Abschied mit der Absicht gefordert, nicht mehr zu dienen. Als jedoch sein Bruder gefallen war, bot er seine Dienste wieder an und zwar mit der wahrhaft antik großen Motivirung, „daß er wünsche, für das Vaterland sein Leben zu opfern, sowie sein Vater, vier von

seinen Brüdern und einer von seinen Söhnen das Glück gehabt hätten, in verschiedenen Gefechten gegen die Feinde des Staates auf dem Bette der Ehre sterben zu können."

Die Generalstaaten waren natürlich sehr erfreut über dies Anerbieten eines Mannes aus solchem Heldengeschlechte und übertrugen ihm sofort die Stellung eines Zweitkommandirenden in der Flotte.

In der kurzen Anrede, welche de Ruiter vor Beginn der Schlacht hielt, betonte er seinen Befehlshabern gegenüber — wohl in dunklem Vorgefühl des Kommenden — noch ganz besonders, daß Niemand außer im dringendsten Nothfalle die Flagge (de Ruiters) verlassen solle, aber leider war es gerade die Nichtachtung dieser Mahnung, die zu großem Unglück führte.

Mit Tagesanbruch am 4. August kamen beide Flotten in Sicht; der Wind war Nordost und die Engländer hatten die Luv, aber er wehte so schwach und ungleich, daß die Gegner erst um 1 Uhr Nachmittags in Schußweite gelangten. Die holländische Vorhut unter Evertzen und Admiral Hiddes de Vries begann mit der englischen das Gefecht. Bald darauf engagirte auch de Ruiter das feindliche Centrum, aber nur mit einem Theile seiner Schiffe, da die übrigen bei dem sehr schwachen Winde zu weit nach Lee getrieben waren. Der Kampf wurde bald sehr heiß und de Ruiter kam in eine kritische Lage. Er hoffte auf die Unterstützung der Seinen namentlich Tromps, dessen Geschwader das stärkste der Flotte war, aber was für ein schmerzliches Gefühl durchzuckte ihn, als er in seiner Noth vergebens nach dem Erwarteten ausschaute, den er in der letzten Schlacht mit größter eigener Gefahr selbst dem sicheren Untergange entrissen. Tromp lag mit

der Nachhut auf weite Entfernung und ohne Miene zu machen, sich zu nähern. Ja er hatte sogar die Segel aufgegeit*), als ob ihn die Sache gar nichts anginge und trieb infolge dessen immer weiter westlich. Die dadurch zwischen dem holländischen Centrum und der Nachhut entstehende Lücke öffnete dem Feinde den Weg zum Durchbruch und Monk warf sich mit ganzer Macht auf de Ruiter, um ihn zu erdrücken. Vier englische Linienschiffe von 100 Kanonen und noch verschiedene andere umringten den Letzteren und seine wenigen Gefährten und beschossen ihn aus nächster Nähe. Drei lange Stunden währte dieser schreckliche Kampf, doch ohne daß Monk seine Hoffnung erfüllt sah. De Ruiter leistete einen so heroischen Widerstand und seine Geschütze sprühten ununterbrochen ein so verderbliches Feuer, daß er den furchtbaren Angriff abschlug, seinen Posten behauptete und die Feinde zwang, ihn endlich etwas in Ruhe zu lassen. Monks Schiff hatte in solcher Weise bei dieser Affaire gelitten, daß es manövrirunfähig wurde und er seine Flagge auf einem andern heißen musste.

De Ruiter glaubte Athem schöpfen zu können und aufs neue hoffen zu dürfen, doch wer beschreibt sein Erschrecken, als er nach dem Verziehen des Pulverdampfes vor sich plötzlich seine Vorhut erblickte, wie sie mit vollen Segeln die Flucht ergriff. Er stand wie gebannt. Dort lag Tromp in weiter Ferne als unthätiger Zuschauer und hier ließ ihn schimpflich auch Evertzen in Stich, Evertzen, auf den er sich vollständig verlassen zu können glaubte, dessen ganzes Ge-

*) zusammengeschnürt

schlecht seit einem Jahrhundert nur Helden hervorgebracht! Er traute seinen Augen kaum und doch war es die so unendlich traurige Wahrheit. Vergebens machte de Ruiter Signale, vergebens feuerte er scharfe Schüsse auf die Fliehenden — nichts brachte sie zu ihrer Pflicht zurück, im Gegentheil setzten sie nur noch mehr Segel bei, um schneller zu entkommen.

Und nun kehrte auch noch Monk zum Angriff zurück und warf sich abermals mit ungestümer Wuth auf seinen schwachen Gegner, den er von allen Seiten verlassen sah. Doch mit der Gefahr wuchs auch dessen Muth und Kraft, sein hehres Beispiel stempelte jeden Einzelnen seiner Untergebenen zu einem unüberwindlichen Helden. Von den acht Schiffen, welche de Ruiter allein in diesem übermenschlichen Ringen gegen 20 Feinde zur Seite standen, fielen vier Kapitäne, aber ihre Lieutenants füllten deren Platz mit ebensoviel todesverachtendem Muthe aus, so daß nicht einmal de Ruiter selbst bis zum Abend etwa von dem Verluste erfuhr. Vor allem aber war Admiral van Nees seines großen Freundes treuste Stütze; er wich ihm nicht von der Seite und schlug sich mit einer wahrhaft erhabenen Bravour. Zwei englische Schiffe wurden in den Grund gebohrt und wiederum sah sich Monk genöthigt eine Zeit lang zurückzuweichen, allerdings nur um dann zum dritten Male anzugreifen. Immer noch hatte de Ruiter gehofft, daß die Vorhut zum Stehen kommen und Tromp endlich Hülfe bringen würde. Als aber der Pulverdampf sich wieder lichtete, sah er sich auf das Bitterste enttäuscht. Jene floh noch immer, wenn sie auch bei der sehr flauen Briefe nur langsam vorwärts kam und

Tromp lag 3 Meilen westlich, dem Anscheine nach mit der englischen Nachhut engagirt.

De Ruiter fühlte, daß er zu schwach sei, um länger das Schlachtfeld zu behaupten; seine Schiffe hatten furchtbar gelitten, sein eigenes am meisten und sie ließen sich kaum noch manövriren. Die Mannschaften waren decimirt, Hunderte von Todten und Verwundeten schwammen in ihrem Blute — er musste den Rückzug antreten. Unter kleinen Segeln steuerte er südwärts nach der holländischen Küste zu, gedrängt von den Feinden, die unaufhörlich auf ihn einstürmten und alles Mögliche aufboten, um ihn zu vernichten. Doch er schien gefeit und fügte in seiner Vertheidigung den Engländern so erheblichen Schaden zu, daß alle ihre Mühen vergebens waren und sie mit anbrechender Nacht den Kampf aufgeben mussten.

Es war die höchste Zeit, die Widerstandskraft de Ruiters und seiner wenigen treuen Gefährten gegen die Uebermacht fast erschöpft, Takelage und Segel waren zerschossen, das durch Unterwasserschüsse gedrungene Wasser stand in einigen der Schiffe Fuß hoch, kaum die Hälfte der Geschütze konnte noch bedient werden. Die von den Kugeln verschonten Mannschaften waren so ermattet, daß sie sich kaum auf den Füßen zu halten vermochten und trotzdem durfte ihnen keine Ruhe gegönnt werden. Während der ganzen Nacht mussten sie arbeiten, um so gut wie möglich die erlittenen Schäden auszubessern, und sie thaten es. Wenige ermunternde Worte ihres von ihnen fast vergötterten Admirals, der bis zum andern Morgen nicht einmal das Deck verließ, genügten um ihre gesunkenen Kräfte zu heben, sie mit neuem Muthe zu beseelen und Unglaubliches zu leisten.

Vor Mitternacht traf de Ruiter auch mit einigen schwer

beschädigten Schiffen der weichenden Vorhut zusammen und erfuhr den Zusammenhang der ihm unbegreiflichen Flucht. Evertzen sowohl wie Hiddes de Vries hatten die auf sie gesetzten Hoffnungen keineswegs getäuscht. Ihrer ganzen Vergangenheit getreu hatten sie mit der größten Tapferkeit die feindliche Vorhut angegriffen und sich wie Löwen geschlagen. Schon waren verschiedene Feinde in den Grund gebohrt und die Engländer begannen zu weichen, da wurden die Holländer von einem großen Unglück betroffen Kurz nacheinander fielen nicht nur die Admirale Evertzen und De Vries, sondern auch der Divisionschef Koenders und mehrere Kapitäne. Die plötzlich ihrer drei vornehmsten Führer beraubte Vorhut gerieth dadurch eine Zeit lang in das Schwanken und als die Engländer diesen Umstand benutzten, um ihrerseits zu neuem Angriff überzugehen und es ihnen gelang, einen Holländer in den Grund zu schießen und einen zweiten in Brand zu stecken, da ergriff die übrigen eine vollständige Panik, die in regellose und unaufhaltsame Flucht ausartete.

So schmerzlich diese Kunde auch de Ruiter berührte, gewährte sie ihm doch wenigstens den Trost, daß er von Evertzen nicht wie er zuerst hatte glauben müssen treulos und feige verlassen war, und damit erhellte ein Lichtblick sein von dunklen Ahnungen erfülltes Herz. Evertzens Wunsch bei Uebernahme seines Kommandos war erfüllt worden. Er hatte das Glück gehabt, wie sein Vater, seine vier Brüder und sein Sohn auf dem Felde der Ehre für das geliebte Vaterland den Heldentod sterben zu dürfen. Für letzteres war sein Fall allerdings ein unersetzlicher Verlust und nicht minder der Tod von Hiddes de Vries, von dem die Zeitgenossen sagten, daß er de Ruiter an Feldherrngaben am

nächsten gestanden und die Bestimmung gehabt habe, dereinst sein Nachfolger zu werden.

Während der Nacht setzte de Ruiter seinen Rückzug fort, oft aber so nahe von den Engländern verfolgt, daß die Holländer sie auf ihren Schiffen sprechen hören konnten, und der anbrechende Tag brachte keine Hülfe. Von Tromps Nachhut war nichts zu sehen; statt ihrer nur Monk mit 22 Schiffen, die im Halbmond formirt auf de Ruiters Geschwader von 8 Schiffen eindrangen, mit denen er den Rückzug der demoralisirten Vorhut allein deckte.

Er hatte an Bord der „Sieben Provinzen" noch 60 Seesoldaten, die sein Schwiegersohn de Witte als Hauptmann befehligte. Er ließ diese ihre Gewehre fortsetzen und sie an die Geschütze vertheilen, da fast ein Drittheil seiner Bedienungsmannschaften kampfunfähig war. Dann begann der zweite Tag dieser unglücklichen Schlacht, mit derselben Wuth wie gestern, blutig und schreckenerregend wie nur je. Fast sämmtliche Feinde richteten ihr Feuer auf das Flaggschiff de Ruiters, ihn wollten sie vor Allen verderben; sie wussten, daß mit ihm der Stern der Niederlande untergehen und sie dann leichtes Spiel haben würden. Lange stand der Held mit der eisernen Ruhe, dem kalten Blute und der Geistesgegenwart, die ihn vor allen seinen Zeitgenossen in so hohem Grade auszeichneten, inmitten des eisernen Hagels der ihn umsauste, und die Seinigen blickten mit ehrfurchtsvoller Scheu zu ihm auf, der in diesem furchtbaren Chaos nicht wankte und wich und durch sein Beispiel sie anfeuerte, bei einem so gewaltigen Ansturm nicht zu erliegen. Hätten sie freilich in sein Herz blicken können, hätten sie gewusst, von welchen Qualen es zerrissen wurde und wie sich Verzweiflung seiner bemächtigte,

als die Tausende der feindlichen Geschosse immer vernichtender, die Zahl der Seinigen immer geringer wurden und er keine Rettung mehr für die ihm anvertraute Flotte zu sehen vermochte, dann würden sie blutige Thränen um den geliebten Führer vergossen haben.

Der treue van Nees war mit seinem Schiffe ihm nicht von der Seite gewichen. Mitten im heftigsten Kampfgewühl ließ jetzt de Ruiter ihn zu sich an Bord kommen. Sein Muth, sein Gottvertrauen schienen ihn verlassen zu wollen in der schrecklichen Noth; er fühlte das Bedürfniß, zu Jemand auszusprechen was seine Seele bedrückte und sehnte sich nach dem erprobten Freunde, der seinem Herzen so nahe stand.

Sie wechselten nicht viele Worte, aber als sie in die Kajüte gegangen waren, um einen Augenblick allein zu sein, und sich stumm die Hände drückten, da verriethen die nassen Augen den Schmerz, den die beiden Männer bei dem Gedanken an das dem geliebten Vaterlande drohende Geschick empfanden, das abzuwenden doch nicht in ihrer Macht stand.

„Wie unglücklich sind wir,“ presste endlich de Ruiter hervor, „ich wollte, ich wäre todt!“

„Auch ich sehne den Tod herbei,“ erwiderte van Nees, „aber man stirbt nicht, wenn man es wünscht. Fasse Muth, mein Freund, Gott wird uns nicht verlassen. Laß uns weiter kämpfen bis zum letzten Manne. Hier hast Du meine Hand, ich werde Dich nicht verlassen.“

„Ich weiß es, van Nees, Du bist immer treu wie Gold gewesen,“ sagte de Ruiter. „Ja,“ fuhr er fort, indem er sich hoch aufrichtete und seine Augen wieder in dem alten Glanze strahlten, „Du hast Recht, der alte Gott lebt noch.

Wir wollen weiter kämpfen und sollen wir uns in dieser Welt nicht wiedersehen, dann wird es dort droben sein."

Beide Männer verließen die Kajüte, und daß ihr Gottvertrauen berechtigt war, davon gab der nächste Augenblick ihnen einen überzeugenden Beweis. Sie hatten noch nicht die Thür der Kajüte erreicht, als ein feindliches, schweres Geschoß mit dumpfem Krachen die Bordwand durchschlug und den Platz, auf dem sie wenige Sekunden vorher gesessen, zerschmetterte.

Mit einem vielsagenden Blicke sahen sich Beide an, winkten sich den Scheidegruß zu und van Nees begab sich an Bord seines Schiffes zurück, aber Beide erfüllte neuer Muth. Der Kampf nahm seinen blutigen Fortgang und van Nees hielt sein Wort. Er blieb mit seinem Schiffe stets hinter den „Sieben Provinzen", um diese möglichst zu decken, da sie noch das stete Ziel der englischen Geschosse war und verrichtete Wunder der Tapferkeit. Monk presste mit aller Macht und unglaublicher Hitze auf de Ruiter. Sein einziger Gedanke war, ihn gefangen zu nehmen, den Helden nach England zu führen und er glaubte sich schon des Erfolges sicher. Zwar wagte er nicht zu entern, da de Ruiters Heckgeschütze ununterbrochen mit furchtbarer Präcision feuerten, aber er entsandte verschiedene Brander um desto sicherer sein Ziel zu erreichen. De Ruiter kam dadurch mehrmals in die größte Noth und nur seine Kaltblütigkeit, die er seit seinem Gespräche mit van Nees voll wiedergewonnen vermochte dieselbe abzuwenden. Der eine Brander war bereits so nahe, daß man jeden Augenblick erwarten musste, er werde die Enterhaken werfen und sich anklammern.

De Ruiter ließ sofort vier Boote zu seiner Abwehr be=

mannen; ehe dieselben jedoch fertig sein konnten, war der Brander, von einer Fregatte geleitet, bis auf eine Schiffslänge herangekommen. Seine Besatzung hatte sich bereits bis auf einen Mann, der mit der Lunte in der Hand zum Anzünden fertig stand in ihr Boot begeben, das Fahrzeug hielt vor dem Winde auf die „Sieben Provinzen" ab und das Schicksal des Schiffes und des großen Mannes, den es trug, hing an einem seidenen Faden. Vor Schrecken starr sahen die Holländer, wie das drohende Verhängniß anscheinend unabwendbar sie ereilte; die Geschütze schwiegen und eine unheilverkündende Stille unterbrach einen Augenblick das wilde Schlachtgetümmel, – da ertönte auf einmal eine laute, klare Kommandostimme: „An die Steuerbord-Brassen, Ruder in Lee," und sie löste den Bann, der auf allen Gemüthern lastete.

Es war de Ruiter, der das Kommando gab. Seine Ruhe und Geistesgegenwart in der grausigen Gefahr hatte das Mittel gefunden, ihr zu entgehen und wie ein elektrischer Schlag durchzuckte alle die Seinigen das Bewusstsein „Ihr seid gerettet."

Die Raaen flogen herum, das Schiff gehorchte dem Ruder, machte einen Bogen nach Backbord und der auf diese Seite des Schiffes gerichtete Kurs des Branders führte ihn jetzt ganz nahe hinter dem Heck der „Sieben Provinzen" nach Lee, aber auch damit zugleich unter die Steuerbord-Kanonen des Schiffes, deren Breitseite sich nun auf ihn entlud. Gleichzeitig gingen die vier jetzt fertigen Boote vor, in welche auch vier französische Edelleute, Freiwillige an Bord von de Ruiters Schiffe sprangen. Doch die Engländer warteten den Angriff nicht ab, die Brandermannschaften zündeten ihr

Fahrzeug an und suchten sich durch Schwimmen zu retten. Die geleitende Fregatte wurde um ein Haar selbst ein Raub der Flammen und konnte sich nur dadurch retten, daß sie schleunigst an den Wind luvte. Dies Manöver brachte sie ganz nahe unter die Geschütze von van Nees, der nicht säumte, ihr sofort auf kaum hundert Schritte eine vernichtende Lage zu senden, in Folge deren sie kampfunfähig Schutz bei der eigenen Flotte suchen musste.

Doch wenn auch diese schreckliche Gefahr abgewendet war, so nahte eine andere in nicht minder drohender Gestalt. Monk, außer sich über das Mißlingen seines Planes, setzte noch einmal alle Kraft daran um de Ruiter zu verderben. Noch einmal machte er dessen Schiff zum alleinigen Ziele eines Angriffs, segelte mit 5 seiner schweren Schiffe auf Pistolenschußweite an dasselbe und gab ihm eben so viele sich folgende Breitseiten. Es war als ob kein Atom von dem unglücklichen Schiffe übrig bleiben sollte, selbst de Ruiter entsank bei diesem furchtbaren Angriffe für einen Augenblick wiederum der Muth. „O, mein Gott," rief er in bitterm Schmerz, „wie bin ich unglücklich! ist denn unter so viel tausend Kugeln nicht eine, die mich trifft?"

Nein, es war keine darunter, aber die Tausende, die ihn jetzt umschwirrten und krachend und pfeifend um ihn her einschlugen, waren auch die letzte Prüfung der beiden schweren Tage für ihn gewesen. Monk bog plötzlich mit seiner Flotte westwärts ab und die Schlacht war beendet.

De Ruiter war inzwischen in die Nähe der heimischen Küste gelangt; die Engländer fürchteten die davor liegenden gefährlichen Sandbänke und brachen deshalb so schnell das Gefecht ab.

Wiederum hatte die Hand Gottes, wie kurz zuvor als die feindliche Kugel in seine Kajüte schlug, sichtbar über dem Seehelden gewaltet. Eine Stunde länger und er war unbedingt verloren. Welches traurige Schicksal wäre aber dann wohl den Niederlanden beschieden gewesen, deren Freiheit gegen englische und später auch französische Vergewaltigung de Ruiter allein rettete.

Die holländische Flotte, d. h. die Vorhut und das Centrum, lief noch am selben Tage in die Wielingen ein; Tromp mit der Nachhut kam am folgenden Tage. Er hatte am 4. August Nachmittags, anstatt de Ruiter in dessen verzweifelter Lage zu Hülfe zu kommen, sich gegen die englische Nachhut unter Admiral Smith gewendet, sie sehr muthig und scharf angegriffen und sie in die Flucht geschlagen, dann aber dem ausdrücklichen Befehle seines Vorgesetzten, „nur im höchsten Nothfalle sich von der Flagge zu trennen," keinen Gehorsam geleistet, sondern die Engländer während der ganzen Nacht und während eines Theils des folgenden Tages verfolgt, bis er sich überzeugte, daß sie sich nicht mehr schlagen wollten.

De Ruiter beklagte sich natürlich bei den Generalstaaten über dies unverantwortliche Benehmen seines Untergebenen, dessen Unbotmäßigkeit so leicht die Vernichtung der ganzen Flotte hätte nach sich ziehen können.

Tromps Vertheidigungsschrift war in so maßlosen und für de Ruiter beleidigenden Ausdrücken abgefasst, daß sie den Unwillen der Generalstaaten im höchsten Grade erregten und diese einstimmig beschlossen, ihn seiner Stellung zu entsetzen. Er wurde am 23. August 1666 nach dem Haag berufen,

und ihm in öffentlicher Versammlung das Urtheil verkündet Dasselbe traf den ehrgeizigen Mann wie ein Donnerschlag und er kam auf einmal, wenn auch leider zu spät zur Erkenntniß seines Vergehens, zu dem er sich durch ungerechtfertigte Animosität und dann durch sein heißes Blut hatte hinreißen lassen.

Vergebens erbot er sich, de Ruiter jede Satisfaction zu geben und seinen Fehler öffentlich zu bekennen; vergebens bat er zur Sühnung desselben um seine Wiedereinstellung als einfacher Kapitän, um sich als Mann von Herz und Ehre zu rehabilitiren — die Generalstaaten verharrten bei dem gefassten Entschlusse, und alles, was man ihm bewilligte war, daß man ihn nicht entsetzte, sondern ihm in milderer Form den Abschied ertheilte und ihm gestattete, den Haag zu verlassen, wo er unter Androhung, sonst als Rebell behandelt zu werden anfänglich sich aufzuhalten gezwungen werden sollte.

Gebrochen an Geist und Körper, zog sich Tromp in das Privatleben zurück. England sowohl wie später Frankreich setzten alle Hebel in Bewegung, um ihn für sich zu gewinnen, aber zur Ehre des Mannes sei es gesagt, daß er allen Verlockungen widerstand, in die Dienste der Feinde seines Vaterlandes zu treten.

Wenngleich der Ausgang der Schlacht für die Holländer so unglücklich war, hatten sie verhältnißmäßig wenig materielle Verluste erlitten und nur die beiden bereits erwähnten Schiffe nach Evertzens Tode eingebüßt, während den Engländern vier, nach andern Quellen sechs Schiffe in den Grund gebohrt resp. verbrannt waren. Die weiteren Folgen zeigten sich für die Niederländer jedoch verhängnißvoller.

Monk hielt mit seiner Flotte die See und erschien am 7. August mit 80 Segeln vor Schooneveldt. Am 20. August entsandte er ein Geschwader nach der Rhede von Vlie und verbrannte dort 140 Handels- und 2 Kriegsschiffe, so wie auf Terschelling das Städtchen Brandaris. Der angerichtete Schaden betrug 12 Millionen Gulden.

Der Ruhm, den de Ruiter sich durch diesen Rückzug gewann, verdunkelte selbst noch den der viertägigen Schlacht bei Nordforeland. Ganz Europa nahm Antheil daran und in allen Sprachen wurde sein Lob verkündet.

Die Generalstaaten statteten ihm öffentlichen Dank für die außerordentliche Tapferkeit und Umsicht ab, durch die er in dem so ungleichen Kampfe die Flotte vor großem Unglück bewahrt und Ludwig XIV. zeichnete ihn in großartigster Weise aus. Nicht nur sandte er ihm den Orden des heiligen Michael mit seinem eigenen in Gold und Emaille gefassten und reich mit Diamanten besetzten Bildnisse, so wie eine goldene Kette mit einer Medaille, welche die Inschrift: „nec pluribus impar“ trug, sondern begleitete diese kostbaren Geschenke auch noch mit einem eigenhändigen Schreiben, das in den gnädigsten und schmeichelhaftesten Ausdrücken abgefasst war während er sich gleichzeitig de Ruiters Bildniß erbat.

Die französischen Edelleute, welche auf den „Sieben Provinzen“ als Freiwillige den Kampf mitgemacht, hatten darüber dem Könige Bericht abgestattet und wie dieser an seinen Gesandten im Haag, Graf d'Estrades schrieb, darin von dem Admiral gesagt: „daß er Thaten verrichtet, welche menschliche Kräfte überstiegen und daß dieser Rückzug ruhmreicher sei, als eine gewonnene Schlacht.“ Dies Urtheil war nur

gerecht wenn man bedenkt, daß er 18 Stunden lang mit nur 8 Schiffen den unaufhörlichen wüthendsten Angriffen von 22 englischen und zum Theil weit mächtigeren Schiffen aus nächster Nähe widerstand, ohne ein einziges einzubüßen.

Kurz nach seiner Rückkunft schlug das Schicksal dem väterlichen Herzen des Admirals eine tiefe Wunde. Der Tod raubte ihm seine jüngste Tochter Anna, ein liebliches und hochbegabtes Mädchen von 11 Jahren, an der er mit zärtlicher Liebe hing. Doch wie er in seiner wahren Frömmigkeit alle solche Prüfungen demüthig als Sendungen des Himmels betrachtete, so nahm er auch diese auf und suchte durch vermehrte Thätigkeit den herben Kummer zu bekämpfen.

An dieser fehlte es ihm nicht. Die Generalstaaten waren keineswegs durch den Ausgang der letzten Schlacht entmuthigt; im Gegentheil hatte sie nur wiederum bewiesen, wie man des Sieges sicher sein durfte, wenn die Chancen des Kampfes einigermaßen gleich waren.

Der Rathspensionair hatte bereits nach der Schlacht vom 11. bis 14. Juni Friedensverhandlungen anzuknüpfen gesucht, doch waren sie durch die Niederlage wieder in weitere Ferne geschoben. Um sie mit Aussicht auf Erfolg zu erneuern, bedurfte es eines nochmaligen entscheidenden Sieges der Holländer und wiederum wurde deshalb Alles aufgeboten, um die Flotte baldmöglichst schlagfertig zu machen. Dies gelang in einem Zeitraume von 4 Wochen. Am 5. September waren 79 Kriegsschiffe und 27 Brander klar zum Auslaufen und gingen in drei Geschwader getheilt unter de Ruiters Führung in See, um die Engländer aufzusuchen.

Frankreich hatte zwar abermals die bindendsten Ver-

sprechungen gegeben, seine Flotte mit der holländischen zu vereinigen, aber wie früher (Du Quesne) dargelegt, wurden sie auch diesmal nicht gehalten und de Ruiter wartete vergebens.

In Stelle von Tromp war Lieutenant-Admiral van Gent ernannt, während der zum Lieutenant-Admiral beförderte Contre-Admiral Bankert den Posten des gefallenen Evertzen erhielt.

Am 10. sahen sich beide Flotten, von denen die englische 90 Segel zählte, in der Nähe von Nordforeland. De Ruiter nahm unter kleinen Segeln einen südlichen Kurs, um sich nicht mit heftigem Ostwinde unter der englischen Küste schlagen zu müssen und die Feinde folgten ihm. Am 11. Morgens mit Tagesanbruch fiel den Holländern ein englisches 56 Kanonenschiff in die Hände, das Fockmast und Bugspriet verloren hatte und von ihnen nach Abnahme der Mannschaft in Brand gesteckt wurde.

Gegen Mittag hatte de Ruiter in der Nähe der französischen Küste den gewünschten Platz für den von ihm beabsichtigten Kampf erreicht, wendete auf die englische Flotte zu und heißte die rothe Flagge als Zeichen für alle seine Schiffe, gleichzeitig in den Feind zu brechen. Doch dieser wartete den Angriff nicht ab, sondern wandte sich nordwärts zur Flucht, so daß es nur zum Wechseln einiger Kugeln zwischen den hintersten englischen und vordersten holländischen Schiffen kam. De Ruiter verfolgte jene eine Zeitlang, indessen nahm der Wind so an Heftigkeit zu, daß er unter den Schutz der französischen Küste zurückkehrte, wozu ihn außerdem noch ein Unfall bewog, der für seine Person von den schlimmsten Folgen hätte werden können.

Ein feindlicher Brander war de Ruiters Schiffe so nahe gekommen, daß er ihn mit seinen Geschützen erreichen zu können glaubte. Um ihn sicher zu treffen, richtete er eine Kanone selbst, und gab dann dem Constabel Befehl zum feuern. Bei dieser Gelegenheit flog ihm ein Stückchen brennender Lunte in den Mund bis in die Luftröhre. Infolge dessen erkrankte er so schwer, daß man nach einigen Tagen für sein Leben fürchtete und die Aerzte darauf bestanden, ihn zu besserer Pflege schleunigst in die Heimat zu senden. Er selbst wollte jedoch durchaus nichts davon wissen und ließ sich erst Anfang October durch den Rathspensionair de Witt bewegen, die Flotte zu verlassen und nach Amsterdam zurückzukehren.

Sein Freund, der Lieutenant-Admiral van Nees wurde zu seinem Stellvertreter ernannt und de Witt als Commissar der Generalstaaten ihm beigegeben. Da die englische Flotte augenscheinlich keine Schlacht annehmen wollte, so hatten die Generalstaaten schon Mitte September die Absicht, auch die ihrige zurückzurufen, als die Nachricht von dem furchtbaren Brande einlief durch den London am 12. September betroffen wurde, und sie bewog die Flotte noch draußen zu lassen, um den unter dem Eindruck dieses außerordentlichen Unglücks wahrscheinlich entmuthigten Engländern so viel Abbruch wie möglich zu thun, und sie dadurch zum Frieden zu zwingen.

Van Nees steuerte deshalb nach de Ruiters Ausschiffung abermals nach der englischen Küste hinüber, sah auch die feindliche Flotte am 5. October, kam aber nicht zum Schlagen, da jene sofort nach ihrer Küste zu wendete. Dagegen wurden die Holländer in der folgenden Nacht von einem

schweren Sturme überfallen, der ihre Flotte ganz auseinandersprengte und viel Havarie machte. Dies sowie die vorgerückte schlechte Jahreszeit, die täglich wachsende Zahl der Kranken auf den Schiffen, die sich schon auf nahe an Tausend belief und endlich das stete Ausweichen der Feinde, bewogen van Nees unter Zustimmung de Witts am 12. Oktober mit der Flotte nach dem Texel zurückzukehren und jede Unternehmung zur See bis zum nächsten Frühjahr zu vertagen.

De Ruiters Krankheit erregte überall Bekümmerniß und das herzlichste Mitgefühl, um so mehr als selten ein Unglück allein kommt und auch seine Frau wie einige seiner Kinder gleichzeitig durch Krankheit an das Bett gefesselt wurden. Ludwig XIV. sprach in einem Briefe an die Generalstaaten seine große Theilnahme aus und erbot sich seinen Leibarzt zu senden. Doch es waren schon andere berühmte Aerzte zugezogen und glücklicher Weise begann sich auch Besserung einzustellen. Trotzdem dauerte es noch Monate, bis er wieder dienstfähig wurde und am 5. December verließ er zum ersten Male sein Haus, um in die Kirche zu gehen und Gott für seine eigene wie auch für die wiedererfolgte Genesung der Seinigen aus frommem Herzen zu danken.

Seine Wiederherstellung wurde sowol in Amsterdam wie im ganzen Lande und nicht zum wenigsten auf der Flotte als ein Freudentag gefeiert. Von allen Seiten war man bestrebt, ihm Beweise der Achtung, Verehrung und Liebe zu geben, die er in so seltenem Grade genoß und verdiente. Er erhielt einen prachtvollen Ehrensäbel und viele andere kostbare Geschenke und sein Bild wurde in der Admiralität aufgehängt.

Sofort nach seiner Heilung begann auch seine gewohnte Thätigkeit von Neuem in der Ausrüstung einer großen Flotte für das nächste Frühjahr.

Zwar schien der König von England jetzt zum Frieden geneigt, machte Anerbietungen und schickte auch Gesandte nach Holland, aber die Generalstaaten gaben sich keinerlei sanguinischen Hoffnungen hin, obwohl man annehmen durfte, daß England es mit den Unterhandlungen ernst meinte.

Der über alle Beschreibung schreckliche Brand Londons, bei dem 400 Straßen, 13000 Häuser und 89 Kirchen ein Raub der Flammen wurden, mochte wohl einen großen Theil der englischen Landeskraft gebrochen, aber ebenso wahrscheinlich sich den Feinden die Ueberzeugnng aufgedrängt haben, daß eine Fortsetzung des Seekrieges nach den Erfahrungen des letzten Jahres leicht zu einer totalen Niederlage der eigenen Flotte führen könne. De Ruiters glorreicher Rückzug hatte bewiesen, daß die Engländer einem solchen Manne keinen Ebenbürtigen entgegenstellen konnten und die Kraft der Niederlande, immer wieder neue und stärkere Flotten aus der Erde zu stampfen schien unerschöpflich.

Auch daß England nicht oder wenigstens nur in sehr geringem Maße während des Winters rüstete, sprach für den Ernst der angeknüpften Unterhandlungen und für die Hoffnung auf Frieden.

Wie erwähnt waren die Generalstaaten nicht so vertrauensselig sondern der Ansicht, daß ein entscheidender Schlag den auch von ihnen auf das dringendste gewünschten ehrenvollen Frieden viel eher herbeiführen würde, als lange Verhandlungen, während welcher der Feind neue Kräfte sammeln könne.

Außerdem drängte auch Ludwig XIV. zu dieser Politik, suchte auf jede Weise die Generalstaaten zur Ausrüstung einer wo möglich noch größeren Flotte als im vorigen Jahre zu animiren und versprach wiederum die Hülfe seiner Schiffsmacht unter dem Herzog von Beaufort, der angewiesen sei, sich zum gemeinschaftlichen Angriffe auf England mit de Ruiter zu vereinigen, sobald dieser auslaufen werde.

Wiederum glaubten die Generalstaaten den Versprechungen und wiederum wurden sie getäuscht. Der Herzog von Beaufort erschien nicht und zu spät durchschauten sie Ludwigs treulose Politik. Wenige Tage nach dem Auslaufen ihrer Flotte erhielten sie die Nachricht, daß ein französisches Heer in Spanisch-Flandern eingebrochen sei, mit dessen Verlust sie die schützende Vormauer gegen Frankreich verloren und Holland direkt der unersättlichen Eroberungslust Ludwigs Preis gegeben war.

De Ruiter ging am 16. Juni 1667 mit 71 Segeln vom Texel nach der Maas; ein strenger Nachwinter hatte die Operation so lange verzögert. Seine Instructionen lauteten die Feinde aufs äußerste zu schädigen, womöglich in die Themse einzulaufen und dort schonungslos Alles zu zerstören, was erreichbar sei. Um einheitlich und schnell zu handeln, alle zeitraubenden Rückfragen und Zwischen-Instanzen zu vermeiden, wurde Cornelius de Witt, Bruder des Rathspensionairs und regierender Bürgermeister von Dortrecht als Bevollmächtigter der Generalstaaten de Ruiter beigegeben.

In der Maas stießen mehrere Flüten mit Landungstruppen zu Letzterem. Am 10. ging er in See und traf am 15. Juni vor der Themsemündung ein. Ein schwerer Sturm sprengte die Flotte zwar auseinander, sie hatte sich aber be-

reits am 17. wieder zusammengefunden und am selben Tage noch drang ihr energischer Oberbefehlshaber in den Strom ein und ankerte im Königstief. Wie damals auf der Ems, zeigte er ohne Lootsen und Seezeichen den Seinigen voransegelnd den Weg in das unbekannte flache Fahrwasser.

Sofort rief er den Kriegsrath zusammen. Es wurde beschlossen, das befestigte Chatham anzugreifen, mit 17 leichten Fregatten, 5 Avisos und einigen kleinen Fahrzeugen so weit wie möglich den Fluß hinaufzufahren, um 12 englische Fregatten und 20 Handelsschiffe, von denen man wusste, daß sie bei Gravesand ankerten zu überrumpeln, und zu rekognosciren ob sich irgendwo ein eclatanter Handstreich ausführen lasse. Der Befehl über diese Expedition wurde dem Lieutenant-Admiral van Gent übertragen; Cornelius de Witt schiffte sich auf dessen Flaggschiff „Agathe" mit ein und am 19. Morgens 4 Uhr setzte sich das Geschwader stromaufwärts in Bewegung, während de Ruiter mit dem Gros der Flotte, unter Anwendung aller Vorsichtsmaßregeln gegen 7 Uhr langsam folgte.

Anfänglich mit gutem Winde segelnd schmeichelte sich van Gent schon, noch vor Abend seinen Auftrag vollführen zu können, jedoch zwang ihn Windstille auf halbem Wege zwischen dem Rochester Flusse und Gravesand zu ankern und die ganze Nacht liegen zu bleiben. Dadurch wurde sein Project vereitelt und die Engländer erhielten Zeit, sich mit den Schiffen bis London hinauf zu flüchten. De Ruiter schickte ihm noch eine Verstärkung von 10 Schiffen und einigen Brandern nach um unter allen Umständen sicher zu gehen.

Am andern Morgen dauerte die Stille an, doch van Gent ließ mit der kommenden Ebbe Anker lichten und sich

bis vor den Rochester Fluß wieder abwärts treiben, dessen Eingang durch das Fort Sheerneß geschützt wurde. Der Angriff des letzteren war seine erste That. Drei Schiffe wurden zur Beschießung beordert und inzwischen 800 Mann Landungstruppen ausgeschifft. Bevor diese jedoch das Land erreichten hatten die Engländer die Vertheidigung schon aufgegeben und waren geflohen. Das mit Achtzehn-Pfündern armirte Fort wurde ohne weiteres Blutvergießen genommen und geschleift, während man sehr große vorgefundene Vorräthe an Masten und andern Schiffsutensilien im Werthe von vier Tonnen Goldes mit fortführte.

Am andern Morgen wurden leichte Fahrzeuge zur Rekognoscirung und zur Auspeilung der Tiefen den Rochesterfluß hinaufgesandt. Sie fanden zwei Meilen stromaufwärts 6 in Dienst gestellte und noch 12 andere außer Dienst befindliche Kriegsschiffe, von denen die Engländer am Abend drei zur Sperrung des Fahrwassers versenkten. Es gelang jedoch van Gent während der Nacht die zwischen diesen offengelassene enge Fahrrinne zu markiren, und am andern Morgen setzten sich 7 Schiffe und 2 Brander, denen etwas später die ganze Flotte folgte in Bewegung, um das Zerstörungswerk zu beginnen. Die Holländer hatten es jetzt in der Hand für die vorjährige grausame Verwüstung Terschellings furchtbare Rache zu nehmen, aber der edelmüthige de Ruiter wies solche Gedanken weit von sich. Er wollte nicht Gleiches mit Gleichem vergelten, sondern nur die feindlichen Streitkräfte vernichten, um den Frieden zu erzwingen. Bei schwerster Strafe verbot er, daß irgend Jemand außer den dazu befohlenen Landungstruppen an Land gelassen werde und bedrohte Plünderung oder Anzünden von Häusern mit dem Tode.

Beim Aufwärtssegeln des Flusses zeigte sich, daß inzwischen die Engländer nicht müßig gewesen waren und sich bei Chatham in einen Vertheidigungszustand gesetzt hatten, der weniger unternehmenden und tapfern Feinden gegenüber sehr bedrohlich erscheinen konnte. Außer jenen 3 Schiffen hatten sie weiter hinauf noch 4 Brander sowie zwei Linienschiffe versenkt, um die Passage gefährlich zu machen und ebenso hatten sie eine von Balken schwimmend getragene schwere Kette quer über den Fluß gespannt.

Hinter dieser Barriere bei dem Schloß Upnore waren 4 Linienschiffe und 2 Fregatten als schwimmende Batterien verankert und an den beiden Ufern zum Schutz der Kette zwei Landbatterien von je 8 Geschützen errichtet, die wieder durch Infanterie gedeckt wurden. Außerdem lagen zu fernerer Vertheidigung 6 englische Schiffe in der Nähe.

Man sieht, es war eine gefährliche Aufgabe, ein so gedecktes, kaum 500 Schritt breites und durch Sperrungen noch so ungemein verengtes Fahrwasser zu forciren, aber de Ruiter schreckte nicht davor zurück. Ueberall sah man ihn in einem Boote umherfahren, um zweckmäßige Anordnungen zu treffen, und mit bewunderungswerther Umsicht alle Einzelnheiten des bevorstehenden Kampfes erwägen, um danach wirkungsvolle Maßregeln zu treffen und den Erfolg zu sichern. Zunächst ließ er durch einige seiner Fregatten die zuletzt erwähnten sechs feindlichen Schiffe beschießen, doch wurde damit kein rechtes Resultat erzielt. Eine Enterung der letzteren war nicht gut angängig, ihr Gelingen zweifelhaft und jedenfalls hätte sie die schwersten Opfer an Menschenleben gekostet, da der Zugang zu ihnen so eng war, daß kaum zwei holländische Schiffe nebeneinander segeln konnten. Es musste

deshalb etwas Radikales geschehen und die Kette gesprengt werden, eine Aufgabe, die allerdings außerordentlich schwierig war und einige Bedenken hervorrief. De Ruiter überlegte noch, wie das Wagniß unternommen werden sollte, als ein Kapitän Jan van Brakel bitten ließ, ihn mit der Ausführung zu betrauen. Dieser hatte Tags zuvor gegen den ergangenen Befehl ein Boot an Land fahren lassen und war deshalb unter Arrest gesetzt. Er wollte sein Vergehen gegen die Disciplin sühnen, indem er versprach, mit seinem Schiffe, einer schlechten kleinen Fregatte „Friede", welche sich in der Nachhut befand, den blutigen Reigen zu eröffnen und Brander ins Schlepptau zu nehmen, wenn de Ruiter seinen Arrest aufheben wolle. Dieser willigte ein; van Brakel schoß mit starker Briese und dem Brander „Pro patria" im Schlepptau mit fliegender Fahrt an den übrigen Schiffen unter deren siegesmuthigen Zurufen vorbei und unbekümmert um das von allen Seiten auf ihn gerichtete feindliche Feuer, ohne selbst einen Schuß zu thun auf die Kette zu, wo diese mit einer etwas tieferen Bucht im Wasser lag. Er segelte sie unter seinen Kiel und glatt darüber fort, nachdem er vorher den Brander losgeworfen. Dann ging er auf eine der nächsten Fregatten zu, gab ihr einige Schüsse aus seinen Jagdgeschützen, legte sich ihr längseit, enterte und eroberte sie nach kurzem Kampfe mit nur sehr geringem eigenen Verlust.

Ihm folgte unmittelbar der „Pro patria" Kapitän van den Ryn, aber der Stoß dieses Branders gegen die Kette war so heftig, daß sie zersprang und die Passage geöffnet war. Van den Ryn hielt sofort auf eine zweite feindliche Fregatte zu, warf seine Enterhaken und wenige Minuten danach sprühten die Flammen aus seinem Fahrzeuge, um mit

diesem zugleich den Engländer zu vernichten. Ein zweiter Brander machte einen Angriff auf das 60 Kanonenschiff „Karl V.“ wurde aber in den Grund gebohrt; doch sofort ersetzte ihn ein dritter. Ihn ereilte dasselbe Schicksal, aber ehe er sank, hatte er dennoch sein Werk vollbracht, der „Karl V.“ brannte und flog einige Zeit später in die Luft. Vorher jedoch enterte noch der tapfere van Brakel das Schiff und machte die Besatzung nach verzweifelter Gegenwehr zu Gefangenen.

Jetzt drängten die übrigen holländischen Schiffe nach und ihre wohlgezielten Lagen machten sowohl die beiden Erdwerke dem Boden gleich, als sie auch die Infanterie in die Flucht jagten.

Dann kam die Reihe an den „Royal Charles“, eins der schönsten und mächtigsten 100 Kanonenschiffe der englischen Flotte, doch wurde hier nur geringer Widerstand geleistet. Die brennenden Schiffe hatten bei den Engländern solchen Schrecken verbreitet, daß der „Royal Charles“ bei der Enterung fast ohne Blutvergießen erobert wurde. Ebenso erging es bei einem 70 Kanonenschiffe, das aber ohne Befehl angezündet wurde und in Flammen aufging.

Inzwischen war das Wasser mit der eingetretenen Ebbe bedeutend gefallen, die holländischen Schiffe berührten den Grund und man musste die Fluth abwarten, um das Zerstörungswerk fortzusetzen, fertigte indessen einen Aviso nach Holland ab, um die Siegesnachricht dem ängstlich harrenden Vaterlande zu künden.

Am andern Morgen wehte der Wind frisch und günstig aus Nordost. Sechs Brander, escortirt von sieben Schiffen gingen stromaufwärts um die vier Linienschiffe zu vernichten,

welche als schwimmende Batterien etablirt waren. Zwischen ihnen und den Holländern lag das Schloß Upnore, ein starkes Fort, dessen schwere Geschütze unaufhörlich gegen die Angreifer donnerten.

Mit außerordentlicher Kühnheit legten sich diese auf Flintenschußweite vor die Befestigung und überschütteten sie mit einem Eisenhagel, während die Brander ihren Weg fortsetzten, um zu den feindlichen Schiffen zu gelangen. De Ruiter glaubte durch seine Gegenwart dieser ebenso wichtigen als für die Holländer gefährlichen Attaque einen besondern Nachdruck geben zu können, und sprang in ein Boot um sich hinrudern zu lassen. „Wo wollen Sie hin," fragte ihn Cornelius de Witt. „Ich will sehen, was meine Seewölfe dort unten machen," war die Antwort. „Dann sollen Sie nicht allein gehen," rief de Witt und die beiden kühnen Männer warfen sich zusammen in das heißeste Schlachtgetümmel um Zeugen von der Unerschrockenheit ihrer Waffenbrüder zu sein.

De Ruiter begab sich auf einen der Brander, stellte sich selbst an das Steuer und instruirte die Mannschaft, wie sie die Enterhaken werfen sollte. Die größten Schiffe der Engländer lagen einen kleinen Kanonenschuß weit hinter Upnore und in der Nähe von Chatham. Die Holländer verfolgten ihren Kurs, ohne sich durch das von allen Seiten auf sie gerichtete Feuer einschüchtern zu lassen. Der Brander „Stadt Rotterdam" Kapitän van der Hoeven, klammerte sich zuerst an das 90 Kanonenschiff „Loyal London" und steckte es in Brand. „Old James" und „Royal Oak" ebenso groß wie „Loyal London" wurden durch zwei andere Brander entzündet und bald schlug die gluthrothe Lohe aus ihren Rumpfen. Ein viertes, der „Marmouth" von gleicher Geschützzahl kappte

noch rechtzeitig seine Ankertaue, und es gelang ihm sich stromaufwärts treiben zu lassen und sich zu retten. Die Holländer wollten verfolgen, aber de Ruiter verbot es um bei der immer größer werdenden Enge des Stromes und den vielen versenkten Schiffen nicht die eigenen zu sehr zu gefährden.

Gegen 3 Uhr Nachmittags war das Vernichtungswerk vollendet und zwar im Angesicht von Monk und des Herzogs von York, die noch Abends zuvor an Bord der verbrannten Schiffe gewesen waren und sich jetzt in Rochester aufhielten. Wie schmerzlich mochten Monks Gefühle sein, als er ohnmächtig zuschauen musste, wie der Mann, den er am 5. August des vorigen Jahres als Gefangenen im Triumph auf die Themse zu bringen hoffte, jetzt als Sieger dahin gedrungen war, um erbarmungslos den Stolz und die Hauptkraft der brittischen Flotte zu zerstören und damit Rache für die mordbrennerische Behandlung der Inseln Terschelling und Vlie zu nehmen!

Die Rache war allerdings eine würdige und zeigt den noblen Charakter de Ruiters in glänzendem Lichte. Das Geschick Chathams, Rochesters, aller Ortschaften an den Ufern der Themse und des Medway lag in seiner Hand und war seiner Gnade Preis gegeben, aber er übte sie in großherzigster Weise, kein Haus wurde verbrannt, kein Privateigenthum zerstört und lediglich Staatseigenthum vernichtet.

Dieser großartige Sieg kostete den Holländern nur sehr geringe Verluste. Sie hatten nicht mehr als 50 Todte und die Zahl der Verwundeten war noch geringer, während die Engländer eine bedeutend größere Einbuße erlitten, als eine Reihe verlorener Schlachten ihnen hätte zufügen können. Außer 12 versenkten Fregatten und Brandern verloren sie

8 Schiffe, davon 4 von 80—90, 4 andere von 40—60 Kanonen. Zwei derselben wurden als Prisen nach Holland geschickt, die übrigen verbrannt. Ebenso wurden noch zehn schwere Positionsgeschütze aus den Landbatterien mitgenommen, enorme Beute an Kriegsmaterial gemacht, alles was sonst zur Schiffsausrüstung dienen konnte nebst den Magazinen in Asche gelegt und mit dem Opfer von 8 Brandern dies außerordentliche Resultat erreicht.

Die holländische Flotte blieb bis zum andern Mittage auf dem Kampfplatze vor Anker, um dann langsam den Fluß wieder hinunter zu gehen. Mehrere Schiffe kamen dabei auf den Grund, auch das von de Ruiter, es gelang jedoch sie bald wieder flott zu machen. An den Ufern des Flusses waren 12000 Mann englische Truppen aufgestellt, aber sie hatten nicht vermocht, das Unheil abzuwenden oder auch nur den Holländern irgend welchen merklichen Schaden zuzufügen. Die Verwegenheit der letzteren bis in den Medway einzudringen, der für den geschütztesten und unangreifbaren Hafen des Königreichs galt und wo man die größten Kriegsschiffe als absolut gesichert hinzulegen pflegte, erschien den Engländern geradezu unbegreiflich, erfüllte sie mit tödtlichem Schrecken und lähmte ihre ganze Energie. Ihre Lootsen konnten es nicht verstehen, wie es der feindlichen Flotte möglich gewesen sei, sich durch das enggewundene Fahrwasser und alle die Untiefen zu finden und dennoch war es geschehen und nur de Ruiters vollendeter Seemannschaft zu danken.

Am 24. Juni ankerte Letzterer in der Themsemündung bei Queensborough und während er dort den Fluß hermetisch blockirte, entsandte er drei Geschwader, um die gesammten

englischen Küsten zu alarmiren und den Schrecken des holländischen Namens zu vermehren. Ein nochmaliges Vordringen bis Gravesand musste aufgegeben werden, da eine Rekognoscirung ergab, daß die Engländer dort inzwischen nicht weniger als 9 große Schiffe und zwar in solcher Eile versenkt hatten, daß man sie nicht einmal entladen hatte. Dadurch war einentheils das Fahrwasser fast unbrauchbar gemacht und andrerseits hatte man an beiden Ufern Batterien mit 160 schweren Geschützen errichtet sowie 15 Brander aktionsfähig in Bereitschaft gebracht. Diese Verhältnisse bewogen de Ruiter den Plan einer Landung dort fallen zu lassen und mit der Flotte vor die Mündung der Themse zurückzukehren, um sie nicht der Gefahr auszusetzen, in dem engen Fahrwasser durch die Brander angegriffen zu werden.

Indem er hier eine genügend starke Macht zurückließ, ging er mit seiner Centrums-Division nach Westen, landete bei Torbay, bemächtigte sich desselben und verbrannte zwei Schiffe. Die Einwohner flohen in die Berge, aber auch hier wurde nicht das geringste Privateigenthum zerstört; die nach dem Abzuge der Holländer zurückkehrenden Flüchtlinge fanden ihre Habe unversehrt.

Ebenso wurden Portsmouth, Plymouth und Dartmouth durch das Erscheinen de Ruiters in Angst und Schrecken gesetzt, wenngleich er nichts Ernstliches unternahm, weil er die Plätze zu gut vertheidigt fand.

Als er am 8. August zum zweiten Male vor Plymouth erschien, kam ein englisches Boot unter Parlamentairflagge zu ihm an Bord, dessen Insassen, vier hochgestellte Edelleute ihm von dem Abschlusse des Friedens zu Breda Mittheilung machten. De Ruiter empfing die Deputation auf das

Höflichste, aber so sehr er und de Witt sich auch über diese Kunde im Interesse ihres Vaterlandes freuten und so sehr es ihrem Stolze schmeicheln musste, den Frieden durch die Expedition nach Chatham erzwungen zu haben, beschlossen sie dennoch die Feindseligkeiten bis zur Bestätigung der Nachricht durch die Generalstaaten fortzusetzen. De Ruiter kreuzte daher weiter an der englischen Küste, machte hier und dort Demonstrationen und Landungen, wodurch er ganz England in tödtlicher Furcht und Aufregung hielt, während van Nees, den er vor der Themse gelassen, nochmals bis Gravesand vordrang und mit den Engländern einen Branderkrieg führte, der ihm 11, Jenen aber 8 dieser Fahrzeuge und 3 Kriegsschiffe kostete.

Am 31. August erhielt unser Admiral endlich seitens der Generalstaaten die Bestätigung des Friedensschlusses mit der Ordre am 5. September alle Feindseligkeiten einzustellen. Dem Befehl nachkommend blieb de Ruiter noch eine Zeit lang in See und kehrte am 25. Oktober mit unsterblichem Ruhm gekrönt nach Goeree zurück.

Die versprochene französische Hülfe war ausgeblieben. Unmittelbar nach dem Siege bei Chatham hatte der Admiral zwar wieder eine Aufforderung an den Herzog von Beaufort nach Brest ergehen lassen, sich mit ihm zu vereinigen, dieser auch geantwortet, er sei mit der Flotte seebereit und erwarte nur die Befehle des Königs, aber letztere blieben aus, weil Ludwig immer noch im Stillen auf gegenseitige Vernichtung der Rivalen hoffte. Diesmal war er freilich getäuscht. Holland ging glänzender und mächtiger aus dem Kampfe hervor als es ihn begonnen und besaß außerdem das stolze Bewusstsein, ihn allein siegreich ausgefochten zu haben.

De Ruiter hatte für Holland die Herrschaft des Meeres erobert, die Seemacht Englands gebrochen, seine besten Schiffe zerstört, Forts geschleift, Monate lang die Themse eng blockirt und den Handel lahm gelegt. Ihm war es zu danken, daß der stolze und wortbrüchige Karl II. tief gedemüthigt und gezwungen wurde, um Frieden zu bitten.

Der Ruhm des großen Mannes hallte in der ganzen Welt wieder und das dankbare Vaterland zollte ihm die höchsten Ehren. Die Generalstaaten schenkten ihm einen massivgoldenen Becher, dessen Deckel der rothe Löwe, Niederlands Wappenthier krönte. Auf seiner Außenseite war die Zerstörung der englischen Flotte eingravirt und im Innern die Widmung. Im Verhältniß zu den Leistungen de Ruiters war dies ja nur eine winzige Belohnung, aber wie die Alten ihre Helden nur mit einem Lorbeer- oder Eichenkranze beschenkten, so war es auch hier nicht das Gold, welches den Werth der Gabe ausmachte, sondern die Ehre, die ihm damit gleichzeitig bewiesen wurde und die den Gefühlen des ganzen Volkes nur einen sichtbaren Ausdruck geben sollte.

Die tapferen Kapitäne, welche so treu ihrem Oberbefehlshaber geholfen, namentlich der kühne van Brakel erhielten neben ihren Prisengeldern ebenfalls ehrende Auszeichnungen und sämmtliche Flottenmannschaften wurden durch hohe Geldsummen belohnt.

Eine neue glückliche Friedensaera schien nicht allein für Holland sondern auch für ganz Europa anbrechen zu wollen. Zwar stand Ludwigs XIV. unersättliche Ruhmsucht und Eroberungslust noch immer als drohende Wolke am politischen Horizont, allein der kluge Rathspensionär wusste derselben, wenigstens bis auf Weiteres einen wirksamen Damm

entgegenzusetzen und damit die allgemeine Waffenruhe zu sichern.

Auf sein Betreiben wurde sehr bald die unter diesem Namen bekannt gewordene Tripel=Allianz zwischen England, Schweden und Holland und außerdem noch ein besonderer Offensiv= und Defensivvertrag mit England allein abgeschlossen, was Ludwig bewog, seinen Kampf gegen Spanisch=Flandern einzustellen und diese schützende Vormauer der Niederlande unangetastet zu lassen.

Vier Jahre herrschte Friede und seine Segnungen machten sich nach allen Seiten geltend. Dieselbe Kraft und Energie, welche das holländische Volk für den Schutz der eigenen und der Freiheit des Meeres entwickelt hatte, wandte es jetzt friedlichen Beschäftigungen zu und seine Betriebsamkeit wie sein Unternehmungsgeist trugen ihm die reichsten Früchte. Handel und Wandel blühten, die vom Kriege geschlagenen Wunden vernarbten, der Wohlstand hob sich zusehends, die Kolonien wuchsen an Zahl, Macht und Ausdehnung und die Handelsflotten der vereinigten Provinzen deckten alle Meere. Jedermann war zufrieden und hatte nur den einen Wunsch, daß es so bleiben möge.

Vor Allen aber erfreute sich de Ruiter dieser friedlichen Ruhe, die ihm nach einem so bewegten Leben im Dienste des Vaterlandes zum ersten Male vergönnte, seinen seit so vielen Jahren gehegten schönen Traum verwirklicht zu sehen und im Kreise der Seinen, in glücklicher Häuslichkeit und fern vom unruhigen Treiben der Welt still und zurückgezogen seinen Neigungen zu leben.

Sein Haus und seine Familie waren jetzt seine Welt, in der er volles Glück und Befriedigung fand und in der

er auf das Zärtlichste geliebt und verehrt als Patriarch im schönsten Sinne des Wortes waltete. Nur einem kleinen Kreise auserlesener Freunde war es gestattet, an diesem stillen Glücke Theil zu nehmen und sich mit den Familienmitgliedern in den Räumen des Wohnhauses oder bei schöner Jahreszeit in dem es umgebenden Garten zu versammeln, um in trauter Unterhaltung mit dem ehrenfesten, gottesfürchtigen und so demüthig bescheidenen Helden dessen Worten zu lauschen und Meinungen auszutauschen.

Welcher wunderbare Kontrast offenbarte sich in der Natur dieses Mannes! Wer, der es nicht wusste, würde hier in der friedlichen Häuslichkeit, in welcher er mit mild leuchtenden Augen die zarten Enkelkinder auf den Knieen schaukelte, auf ihre kindlichen Spiele geduldig einging, oder in harmlosen Gesprächen und Scherzen mit Frau und Kindern verkehrte, den gewaltigen de Ruiter wiedererkannt haben, der mit Riesenkraft so stolz die Flagge seines Vaterlandes emporzuhalten gewusst hatte, den de Ruiter, der so oft im grausigen Kampf der Elemente Sturm und Wogen bezwungen, der inmitten des Aufruhrs der Natur, wenn in finsterer Nacht die Wellen sich zu Bergen thürmten und die Blitze flammten, mit derselben eisernen Ruhe und mit demselben Gottvertrauen seine Befehle ertheilte, wie in dem Getümmel der Schlacht, wenn der eherne Mund von Tausenden Geschützen Tod und Verderben sprühte?

Hier ein mit unsterblichem Ruhm bedeckter Heros, wie ihn nur irgend die Welt getragen, der Schrecken der Feinde, der zum Siegen geborene Feldherr, — dort der liebende Gatte und Vater, aus dessen Zügen nur Wohlwollen strahlte, auf denen sich das tiefempfundene Glück widerspiegelte, nicht mehr

zu jenen wilden Kämpfen mit Elementen und Menschen gezwungen zu sein, die seiner innersten Natur so sehr widerstrebten. In seinem Heim, bei seinen Lieben gab er sich, wie er im Herzen fühlte, draußen auf dem Meere folgte er nur dem Gebote der Pflicht, dem Rufe des geliebten Vaterlandes, um es mit seinem Schwerte gegen die Todfeinde zu schützen. Und so vermochten auch alle auf ihn gehäuften Ehren keinerlei Einfluß auf ihn zu üben oder seinen einfachen Sinn zu wandeln. Er bewahrte sich denselben bis zu seinem Tode und blieb im Innern wie im Aeußern ein demüthiger Knecht seines Gottes, als dessen Werkzeug er sich betrachtete, um seinem Vaterlande Dienste zu leisten.

Die Hoffnung des niederländischen Volkes und mit ihm de Ruiters, daß der Friede auf lange Zeit gesichert sei, ging leider nicht in Erfüllung. Bereits das Jahr 1671 entriß Letzteren wieder seinem häuslichen Glück und rief ihn abermals auf den Schauplatz blutiger Kriege. Das Schicksal mißgönnte dem Helden den längeren Genuß der von ihm so hochgeschätzten Ruhe; auch er sollte das Loos aller hervorragenden holländischen Admiräle theilen, das sie seit einem Jahrhundert dazu bestimmte, für die Vertheidigung und den Ruhm ihres Vaterlandes auf dem Felde der Ehre zu sterben, wenngleich er zuvor noch glorreiche Siege erkämpfte.

Ludwig XIV. erklärte Holland 1672 den Krieg, nachdem er bereits im Jahre zuvor so drohende Rüstungen unternommen und sich so offenbar Verletzungen des Rechts gegen ersteres hatte zu Schulden kommen lassen, daß die Generalstaaten allen französischen Waaren den Eingang in ihr Land verboten und eine Flotte von 70 Segeln unter dem

Oberbefehl de Ruiters in Dienst gestellt hatten, ohne daß es indessen schon zu Feindseligkeiten gekommen wäre.

Der Rathspensionär hatte zwar durch die Tripel-Allianz für lange Zeit den Gelüsten Frankreichs einen Damm entgegenzusetzen geglaubt, aber leider dabei zu viel auf die Vertragstreue Englands vertraut; sie wurde nicht gehalten. Als er Englands Hülfe gegen Frankreich anrief, da waren nur jesuitische Ausflüchte die Antwort und zu spät erkannte Holland, daß Karl II. sich nicht scheute, zum zweiten Male wortbrüchig zu werden und sich mit Ludwig XIV. zu verbünden, um die um ihren Handelsflor ebenso beneidete wie gehaßte Republik zu vernichten.

Eine vermeintliche seitens Holland der englischen Flagge zugefügte Beleidigung sollte den schnöden Vertragsbruch in den Augen der Welt rechtfertigen, wenn sie es auch ebensowenig wie die übrigen in der späteren Kriegserklärung aufgeführten Gründe vermochte.

Eine englische Königs-Jacht, der „Merlin", war vor dem Texel mit de Ruiters Flotte zusammengetroffen, hatte die holländische Flagge salutirt und der Salut war mit einer gleichen Anzahl Schüsse erwidert. Daraufhin hatte aber der Kapitän des „Merlin" auf das Flaggschiff des Admirals van Gent scharf geschossen, und für dies auffällige Benehmen zur Rede gestellt den Holländern geantwortet, daß er damit nur seine Schuldigkeit gethan. Er habe durch die scharfen Schüsse eine Beleidigung gerächt, da die Holländer nach dem Frieden von Breda verpflichtet seien, die englische Herrschaft des Meeres auch durch Herunterlassen der Segel anzuerkennen, was van Gent versäumt habe.

In jenem Friedenstraktat war nun zwar die Klausel ent-

halten, daß die englische Flagge in den englischen Gewässern auf diese Weise zu salutiren sei, aber hier befand man sich auf unbestrittenem holländischen Boden, unmittelbar vor der Einfahrt zum Texel, und es lag auf der Hand, daß die ganze Sache nur ein berechneter Vorwand war, um mit Holland zu brechen. Dies wurde auch sehr bald durch die brüske Forderung der englischen Regierung bestätigt, für die Beleidigung eine eklatante Genugthuung zu geben und den Admiral van Gent exemplarisch zu bestrafen.

Vergebens bemühten sich die Generalstaaten den Streitpunkt auszugleichen; England zog immer schroffere Seiten auf, machte immer höhere Forderungen und rüstete inzwischen, um wie gewöhnlich noch vor der Kriegserklärung den Krieg zu beginnen und dem unvorbereiteten Gegner einen Schlag zu versetzen.

Ende März 1672 während der schwebenden Verhandlungen überfiel ein englisches Geschwader von 12 großen und 5 kleineren Schiffen bei der Insel Wight ein mit reicher Ladung aus dem Mittelmeere kommendes holländisches Convoy von 72 Handelsfahrzeugen, das von 5 Kriegsschiffen escortirt wurde. Man hoffte brittischer Seits damit einen Fang zu machen, der gleich von vornherein die Kriegskosten decken sollte, sah sich aber bitter enttäuscht. Die Holländer wehrten sich so tapfer, daß die Feinde nur 4 Handelsfahrzeuge und ein Kriegsschiff zu kapern vermochten, im übrigen aber mit blutigen Köpfen und stark beschädigten Schiffen abgeschlagen wurden.

Nach einem so eklatanten Bruch des Völkerrechts, der überdem so wenig militärische Ehre und materiellen Vortheil gebracht, erließ Karl II., um den schlechten Eindruck möglichst

bald zu verwischen nach wenigen Tagen, am 7. April, die formelle Kriegserklärung an Holland, das sich damit der furchtbaren Coalition der beiden mächtigsten Staaten Europas gegenüber sah. Um das Unglück voll zu machen wurde es nicht nur von dem alliirten Schweden in Stich gelassen, sondern Ludwigs Geld und Intriguen hatten außerdem die Bischöfe von Münster und den Kurfürst von Köln veranlasst an Holland den Krieg zu erklären.

Ohne Bundesgenossen, von allen Seiten zu Wasser und zu Lande durch übermächtige Feinde angegriffen, schien die kleine Republik diesmal dem sicheren Untergange geweiht, um so mehr, als die Landvertheidigung sich in sehr mangelhaftem Zustande befand, die Grenzfestungen vernachlässigt und schwach besetzt, die Truppenzahl aber eine so geringe war, daß man es für unmöglich hielt, den gewaltigen Heersäulen Ludwigs und seiner Verbündeten gegenüber erfolgreichen Widerstand leisten zu können, geschweige denn sie zu besiegen.

Trotz dieser erschreckenden Lage verloren die Niederlande nicht einen Augenblick den Muth, im Gegentheil schien derselbe mit der Gefahr nur zu wachsen. Regierung und Volk wetteiferten in energischer Kraftanstrengung, um sich zu den bevorstehenden verzweifelten Kämpfen zu rüsten und ein heroischer Enthusiasmus erfüllte alle Herzen. Dem Volke war kein Opfer zu schwer; Adel und Bürger, Arm und Reich, Vornehm und Gering — Alle beseelte das gleiche Gefühl, daß es gelte, den letzten Blutstropfen für die Rettung der Freiheit und des Vaterlandes zu verspritzen. Freiwillige strömten von allen Seiten zur Flotte und Armee und mit zauberhafter Schnelligkeit entfaltete Holland eine Kriegsmacht, von deren Stärke man sich im Auslande bis dahin keine

Vorstellung gemacht hatte und welche selbst den mächtigen Feinden Bedenken einflößte. Sie hatten im Vertrauen auf ihre Zahl auf ein leichtes Spiel gerechnet und sahen jetzt plötzlich einen Widerstand organisirt, der die drohendste Gestalt annahm.

Der Prinz von Oranien wurde zum Generalkapitän der Armee, de Ruiter zum Oberbefehlshaber der Flotte ernannt und Letzterem der auf der Expedition nach Chatham so bewährte Cornelius de Witt wieder als Kommissar der Generalstaaten beigegeben.

Beide beschleunigten die Indienststellung der Flotte in solcher Weise, daß dieselbe bereits am 12. Mai in der Stärke von 68 Schiffen, 13 Avisos und 17 Brandern, zusammen 98 Segel in See ging. In drei Geschwader getheilt, wurde sie von de Ruiter (Centrum), Bankert (Vorhut) und van Gent (Nachhut) kommandirt. Durch ein Versehen der Seeländischen Admiralität war Bankert leider drei Tage unnütz aufgehalten, während welcher der bereits mit Centrum und Nachhut am 9. ausgelaufene de Ruiter auf ihn warten musste. Wäre Jener, wie bestimmt am 9. zur Flotte gestoßen, so würde diese wahrscheinlich die Engländer vor ihrer Vereinigung mit den Franzosen allein getroffen und geschlagen haben. Wie de Ruiter aber bei seiner Ankunft am 14. Mai bei Nordforeland erfuhr, hatte diese Vereinigung Tags zuvor bei der Insel Wight stattgefunden und war nun die alliirte feindliche Flotte 83 Kriegsschiffe, mehrere kleine Fregatten und 26 Brander stark.

Diese bedeutende Ueberlegenheit veranlasste de Ruiter, nicht einen Kampf im Kanal zu wagen, wo ihm alle Rückzugshäfen fehlten, sondern das Schlachtfeld in der Nähe der

eigenen Küsten zu wählen und dort etwa 5—6 Meilen vom Land zwischen den Wielingen und der Maas die Feinde zu erwarten. Am 17. Mai ging er dorthin ab, aber es dauerte bis Ende des Monats, bevor die Alliirten ihm folgten.

Inzwischen hatte man in Holland mit weiterer Ausrüstung von Schiffen energisch fortgearbeitet und de Ruiter bedeutende Verstärkungen geschickt, so daß sich in dieser Zeit seine gesammte Macht auf 91 Schiffe und Fregatten, 44 Brander und 23 Avisos belief. Darunter befanden sich 36 Schiffe ersten Ranges, von 60—80 Kanonen und 4—500 Mann Besatzung. De Ruiters Flaggschiff „die sieben Provinzen" hatte 510 Mann Besatzung; dem auf letzterem mit eingeschifften Repräsentanten der Generalstaaten war außerdem eine besondere Leibwache von 12 Hellebardieren beigegeben. Die holländische Flotte war mit Allem sehr gut versehen, ausreichend bemannt und sowohl an Größe der neueren Schiffe, deren Dimensionen in letzter Zeit bis 162 Fuß Länge und 42 Fuß Breite bei 16—17 Fuß Tiefgang zugenommen hatten, wie an Kaliber den Geschützen diesmal besser gewachsen als sonst, wenn auch wiederum ihnen noch lange nicht ebenbürtig. Diesen 158 Segeln standen 164 der alliirten Flotten gegenüber, davon 48 französische und zwar 30 größere.

Es ist nicht möglich gewesen, in den holländischen Quellen, die, wie namentlich Gerhard Brandt in dieser Beziehung sonst sehr genaue Angaben machen, auch nur annähernde Daten über Bemannungs- und Geschützzahl zu finden. Brandt (Het leven en Bedryf van Michiel de Ruiter) zählt zwar Seite 652 ff. alle Schiffe namentlich auf und bezeichnet auch

die Klassen, zu denen sie gehören, aber bei einem großen Theile fehlt die Zahl der Bemannung und Geschütze.

Die 116 englischen Segel waren mit 23530 Mann und 4092 Geschützen, die 48 Franzosen mit 11000 Mann und 1926 Geschützen, zusammen also mit 34530 Mann und 6018 Kanonen besetzt.

Obwohl eine genaue Vergleichung mithin fehlt, darf man doch annehmen, daß die Alliirten die bedeutend Stärkeren waren, da z. B. das von den Holländern in der Schlacht am 7. Juni verbrannte englische Linienschiff „Royal James" 104 Geschütze und 1000 Mann Besatzung führte, während de Ruiters Flaggschiff, das größte der holländischen Flotte, nur 80 Geschütze und 510 Köpfe zählte.

De Ruiter suchte indessen dies Mißverhältniß wieder wie früher durch desto bessere Einübung im Manövriren auszugleichen und benutzte die Zeit bis zum Erscheinen der Alliirten, um seine Flotte nach dieser und allen andern Richtungen aufs Vollkommenste schlagfertig zu machen. Der gute Wille und der allgemeine Enthusiasmus seiner Untergebenen unterstützten ihn dabei wesentlich und so durfte er trotz der erwähnten Mißverhältnisse den Ereignissen mit Ruhe entgegensehen.

Am 31. Mai kamen beide Flotten einander in Sicht. Die Alliirten befanden sich zwei Meilen luvwärts und hatten mithin den Vortheil des Windes. De Ruiter formirte Schlachtordnung und erwartete den Angriff, aber vergebens. Die Feinde wendeten nordwärts und waren am andern Morgen verschwunden, ohne daß man sich holländischerseits diesen Rückzug zu erklären vermochte.

Mehrere Tage kreuzte de Ruiter windwärts auf, bis er

sich etwa 8 Meilen von Nordforeland befand, ohne etwas von den Feinden zu entdecken, erhielt jedoch am 6. Juni durch norwegische Handelsschiffe die Nachricht, daß die Alliirten in der Bai von Southwold geankert seien.

Sofort beschloß de Ruiter den Angriff, machte Segel dorthin und erschien am 7. mit Tagesanbruch vor der Bai, um die gewaltige Schlacht zu schlagen, deren Ausgang über die Geschicke der Niederlande entscheiden sollte.

Er hatte den Vortheil des Windes und seine Ankunft war den Alliirten so überraschend, daß eine ganze Zahl derselben ihre Kabeln kappen mussten, um sich in Schlachtlinie zu rangiren, während ein Theil ihrer Boote mit am Lande befindlichen Mannschaften nicht einmal Zeit hatte, an Bord zurückzukehren.

Wie die holländische Flotte war auch die feindliche in 3 Geschwader getheilt. Oberbefehlshaber war der Herzog von York, die Vorhut (weiße Flagge) bildeten die französischen Schiffe unter Viceadmiral Graf d'Estrées, die Nachhut (blaue Flagge) kommandirte Admiral Montague, Graf von Sandwich.

Eine rothe Flagge von de Ruiters Flaggschiff gab das Signal zum allgemeinen Angriff und die drei enggeschlossenen Geschwader, vor denen je zwei Schiffe und zwei Brander hersegelten, gingen vor. De Ruiter und Bankert hielten mehr südwärts auf York und d'Estrées ab, van Gent mehr nordwärts auf Montague.

Um 7 Uhr Morgens stießen beide Gegner zusammen, die Centrum-Geschwader zuerst. Als de Ruiter auf das feindliche rothe Geschwader (Centrum) abhielt, sagte er zu seinem Obersteuermann, indem er mit dem Finger auf den

„St. Michel“, das Flaggschiff des Herzog von York wies: „Steuermann Zeger, das ist unser Mann!“ — „Mein Herr, er soll Ihnen gehören,“ erwiderte der Angeredete, indem er salutirend die Mütze hob, und gab den Leuten am Ruder die betreffenden Befehle. De Ruiter lief bis auf Pistolenschuß-weite heran und es begann nun ein furchtbares Feuer, das wohl kaum seines Gleichen gehabt und zwei Stunden lang mit unglaublicher Zähigkeit aufrecht erhalten wurde, bevor es zu einer Entscheidung führte. Lage auf Lage rollte sich un-unterbrochen entgegen, der schwarzgelbe Pulverdampf erfüllte die Luft wie mit undurchdringlichem Nebel, der Kanonen-donner erschütterte die Atmosphäre so, daß der flaue Wind fast ganz erstarb, die Schiffe lagen nahezu bewegungslos während der ganzen Zeit neben einander, Manöver waren unmöglich und so kam es nun darauf an, wessen Artillerie die größere Wirkung übte. De Ruiter stand mit 80 Kanonen gegen 104, mit 500 Mann gegen 1000, welche Letztere über-dem noch verschiedene Male von andern Schiffen durch frische Mannschaften verstärkt wurden, aber jetzt kamen die sorg-samen Uebungen zur Geltung, die er mit seinen Mannschaften im letzten Monat vorgenommen. Seine Geschütze wurden von ihren Besatzungen fast doppelt so schnell bedient, wie auf dem Engländer; es war als ob sie Musketen-Schnellfeuer abgäben und wie auch de Ruiter selbst litt, richteten seine Kugeln auf dem Gegner viel größeres Unheil an. Dessen Mannschaften wurden förmlich niedergemäht, das Schiff wie ein Sieb durchlöchert, gegen 9 Uhr stürzte die Großstenge und mit ihm die englische Admiralflagge von oben; der Herzog von York musste auf ein anderes Schiff gehen, und der „St. Michel“, der gefechtsunfähig den Kampf aufgab, wäre sicher

das Opfer holländischer Brander geworden, hätte der fast unmerkliche Wind diesen erlaubt, ihm auf seinem Rückzuge zu folgen.

Der Herzog heißte seine Flagge auf dem Linienschiffe „London", wagte es aber nicht, sich nochmals mit de Ruiter zu messen. Der junge Engel de Ruiter, den die Generalstaaten nicht nur um den Vater zu ehren, sondern auch um seine eigene bei Chatham bewiesene Tapferkeit zu belohnen, mit 18 Jahren zum Kapitän befördert hatten, focht unter den Augen des Vaters in kühnster Weise auf seinem zum Centrum gehörigen Schiffe. Er unterhielt gegen einen überlegenen Engländer ein so ununterbrochenes Feuer, daß er fast seine ganze Munition erschöpfte, bis er von einem Splitter schwer an der Brust verwundet das Kommando an seinen Lieutenant abgeben musste, der den Kampf in gleich muthiger Weise fortführte.

Die als Freiwillige eingeschifften jungen holländischen Patrizier, welche auf ihre Kosten je 40 — 50 Matrosen gestellt, kämpften wie die Spartaner bei den Thermopylen und fielen theils auf dem Felde der Ehre, theils wurden sie verwundet.

Nicht weniger ruhmvoll benahm sich van Nees, der zweite Befehlshaber des Centrums und der Flotte. So weit der schwache Wind es irgend erlaubte drang er unaufhaltsam mit seiner Division in die Feinde, die überall seinen furchtbaren Breitseiten auswichen, bis er an die von ihm gesuchten feindlichen Divisionschefs gelangt war, um würdige Gegner zu finden, sich mit ihnen auf Tod und Leben zu schlagen und die „Royal Catharine" von 80 Kanonen durch Enterung zu nehmen.

Das großartigste Beispiel verwegener Tapferkeit gab

aber wiederum van Brakel, derselbe Kapitän, der bei Chatham zuerst über die Kette segelnd den Weg zum Siege bahnte und jetzt ebenfalls de Ruiters Geschwader zugetheilt war. Sein Schiff gehörte zu den beiden, welche zwei Brander geleitend, den Befehl erhalten hatten, vor dem Centrum herzusegeln. Doch die Tollkühnheit verleitete ihn, dem Befehle ungehorsam zu werden, und statt auf das von de Ruiters Geschwader angegriffene englische Centrum, auf die Nachhut loszugehen. Obwohl die Engländer ihn mit heißem Kugelregen empfingen, that er keinen Schuß, sondern richtete unentwegt seinen Kurs nordwärts auf das Admiralschiff des Graf von Sandwich von der blauen Flagge, auf den „Royal James". Erst als er sich ihm auf Schiffslänge genähert, gab er ihm mit tödtlicher Präcision seine Breitseite, um darnach die Enterhaken zu werfen und sich an den Gegner zu ketten. Es war der Kampf des David gegen Goliath. Brakels Schiff, die „Groot Hollandia" führte nur 62 Geschütze und 300 Mann Besatzung, der „Royal James" 104 Geschütze und 1000 Mann. Ans Entern konnte deshalb van Brakel nicht denken, aber dafür ließ er seine Kanonen desto mehr wirken. Vergebens suchte sein riesiger Gegner, neben dem die „Hollandia" wie ein Boot erschien, den wie ein Dämon kämpfenden Holländer mit seinem Geschützfeuer zu erdrücken, vergebens ihn durch Massenenterung zu erobern. Volle 1½ Stunde wehrte sich van Brakel verzweifelt, säuberte sein Oberdeck stets wieder von den übergesprungenen Feinden, bis er so zugerichtet war, daß er kein Segel mehr führen konnte und seine halbe Mannschaft todt oder verwundet lag. Aber auch der „Royal James" befand sich in einem bejammernswerthen Zustande.

Er war von tausenden Kugeln durchbohrt, das Blut floß durch die Speigaten von den Verdecken herab und färbte das Meer, während das Wasser stromweise durch die Kugellöcher unter der Wasserlinie in das Schiff drang, so daß dasselbe trotz angestrengtesten Pumpens tiefer und tiefer sank. Der Graf von Sandwich hätte sich, wie später sein Lieutenant aussagte, an van Brakel auch ergeben, wenn er statt eines einfachen Kapitäns ein Flagg-Offizier gewesen wäre, so aber kämpfte er mit seinem verlorenen Schiff weiter, schlug noch mit größter Bravour zwei auf ihn entsendete Brander zurück und würde in seinem verzweifelten Widerstande auch die „Groot Hollandia" mit sich in den Abgrund des Meeres genommen haben, wenn dieser nicht noch rechtzeitig Hülfe geworden wäre. Einem dritten Brander unter Befehl des Kapitäns van Ryn gelang es, unter dem Schutze der Kanonen des Divisionschefs Sweers sich dem „Royal James" zu nähern und seine Enterhaken zu werfen. In wenigen Minuten umhüllten lohende Flammen ihr Opfer mit einem feurigen Mantel und der Rest seiner Mannschaft, dem es nicht gelang schwimmend gerettet zu werden, fand in den Gluthen seinen Tod. Montague war mit seinem Sohn in ein Boot gesprungen, doch dieses schlug um und Vater und Sohn verschwanden in den Fluthen.

Tags zuvor hatte Montague dem Herzog von York Vorstellungen darüber gemacht, in daß er der Southwold Bai vor Anker liege, weil de Ruiter überraschend erscheinen könne. Er wurde barsch zurückgewiesen; der Herzog gab ihm höhnisch zu verstehen, es sei wohl Mangel an Muth Grund seiner Besorgniß. Jetzt hatte er sowohl den Beweis seiner Vorsicht, wie seines Muthes erbracht. Die alliirte Flotte war über-

rascht worden, und er selbst hatte bis zu seinem Tode sich auf das Bravste geschlagen.

Mitten in diesem furchtbaren Chaos saß Cornelius de Witt angethan mit rothem Sammetmantel und pelzverbrämtem Barett, die seine hohe Stellung als Landesvertreter kennzeichneten, auf einem prachtvollen Sessel und umgeben von der Leibwache der 12 Hellebardiere auf dem Hinterdeck der „Sieben Provinzen". Wie auch die feindlichen Kugeln ihn umsausten und fünf seiner Hellebardiere todt oder schwer verwundet dahinstreckten, wie auch der Donner der Geschütze ihn umtobte — es berührte ihn nicht. Sein Adlerauge suchte nur den Pulverdampf zu durchdringen, um den Gang der Schlacht zu beobachten und ihre einzelnen Momente zu registriren. Er wollte selbst ein unpartheiisches Urtheil gewinnen und seinen Kommittenten, den Generalstaaten einen wahrheitsgetreuen Bericht darüber erstatten. So war es ihm auch nicht entgangen, daß van Brakel entgegen seiner Ordre sich auf die feindliche Nachhut geworfen und zürnend hatte er sich den Namen notirt, um ihn nach der Schlacht strenger Strafe zu überantworten. Doch als er den kühnen Mann 1½ Stunde lang den von ihm aufgenommenen Kampf mit fast übermenschlicher Tapferkeit führen sah und schließlich die Flammen des mächtigen englischen Admiralschiffes als Siegestrophäe zu ihm herüberleuchteten, da überwog der Stolz auf einen solchen Sohn des Vaterlandes den Zorn über den militärischen Ungehorsam. Er vergab ihm willig das Vergehen und ein freundlicher Schimmer erhellte die ernsten Züge seines unbewegten Gesichtes. Wohl mochte auch er anfangs von bangen Zweifeln erfüllt gewesen sein, wie das

Geschick der Schlacht sich wenden würde bei der großen feindlichen Uebermacht; doch wohin sein Blick sich jetzt zu den Seinen richtete, sah er nur hohen Muth, unglaubliche Tapferkeit, Hingebung und Treue bis zum Tode! Das leuchtende Beispiel de Ruiters fand überall Nachahmung. Bei solcher Begeisterung und Todesverachtung, mit der jeder Einzelne kämpfte, da konnte der Sieg nicht verloren gehen und so war es, wenn er auch theuer erkauft werden musste.

In der Nachhut wurde nicht weniger heldenmüthig gefochten. Ihr Führer, der glänzende Lieutenant-Admiral van Gent, der zuerst bei Chatham und dann im Mittelmeere gegen die Schiffe der Raubstaaten sich unvergessliche Lorbeeren gepflückt, verrichtete Wunder der Tapferkeit, bis ihn die Todeskugel ereilte und ihn zu den Vielen reihte, die ihre Treue gegen das Vaterland mit ihrem Blute besiegelten.

Ebenso that Bankert, der in der Vorhut gegen die Franzosen stritt wie immer seine Schuldigkeit. Anfänglich leisteten dieselben den kräftigsten Widerstand und beide Seiten litten stark, doch dann wichen die Feinde dem unwiderstehlichen Andrange der Holländer und kamen nicht wieder zum Stehen. Sie flohen südwärts, lange verfolgt von Bankert, bis dessen Geschütze sie nicht mehr zu erreichen vermochten. Der Zustand ihrer Schiffe war nicht der Art, um diese Flucht zu rechtfertigen. Daß es ihnen nicht an Muth fehlte, hatten sie im Beginne der Schlacht genugsam bewiesen und es bleibt als Erklärung für ihr Weichen nur die geheime Ordre Ludwig XIV. an Graf d'Estrées, seine Schiffe nicht zu großen Gefahren auszusetzen, sondern nur die Ehre der Flagge zu wahren, wie dies bereits früher (Du Quesne) erwähnt ist. Was ihm 1666 und 1667 als Verbündeter der Niederlande nicht ge-

lungen war, hoffte Ludwig jetzt als Alliirter Englands zu erreichen; die beiden Rivalen sollten einander zerfleischen, damit Frankreichs Flotte sich auf ihre Kosten erhebe.

Nach dem Tode van Gents stockte das Vordrängen seines Geschwaders eine Zeit lang, bis der Flaggkapitän nach Meldung des Vorfalles von de Ruiter den Befehl erhalten hatte, die Admiralsflagge wehen zu lassen und selbst das Kommando der Vorhut zu übernehmen.

Infolge dieser Zögerung warf sich ein Theil der englischen Nachhut noch mit auf de Ruiters Begleiter und ein furchtbares Melée griff Platz. Der schwache Wind hinderte noch immer ein schnelleres Manövriren und so trieben die Schiffe von der Strömung getragen fast willenlos neben und durcheinander hin, hier eine Lage gebend, dort Brander abwehrend und in den Donner der Geschütze mischte sich das Krachen der Bordwände, der fallenden Masten und brechenden Raaen, sei es, daß die Geschosse sie herabrissen oder die Schiffe, Feind oder Freund, in ihrer Steuerlosigkeit gewaltsam gegen einander stießen.

Als der erste Lieutenant vom „Royal James" gefangen an Bord von de Ruiters Schiff gebracht wurde, da rief er aus: „Was für eine furchtbare Schlacht! Noch ist es nicht Mittag und schon ist mehr geschehen, als in den vier Tagen 1666." Ja er hatte Recht, es war einer der schrecklichsten und blutigsten Kämpfe, welche das Meer je gesehen. Bald nach jenem Ausruf sah der Engländer ein zweites seiner Schiffe von 70 Kanonen in Flammen aufgehen, zwei andere in Grund geschossen, während die Holländer ebenfalls zwei Schiffe und 8 Brander einbüßten. Sechs der letzteren wurden von ein und demselben englischen Schiffe, das sie vergebens

zu attakiren versuchten, zum Sinken gebracht, bis es einem siebenten gelang, den tapferen Gegner dem Verderben zu weihen. So wogte die Schlacht noch stundenlang hin und her, ohne daß eine Entscheidung herbeigeführt wurde, ein wirres, blutiges Durcheinander, ein regelloses Kämpfen ohne leitenden Gedanken, da die Windstille und der dichte Pulverdampf sowohl Ausführung wie Sehen von Signalen unmöglich machten.

Gegen 4 Uhr änderte sich jedoch die wilde Scene. Ein frischer Nordostwind sprang auf, und verjagte gleichzeitig die Rauchwolken. De Ruiter hatte damit wieder die Luvseite und benutzte sofort diesen Vortheil, um seine zerstreuten Schiffe zu sammeln und nun mit neuer Kraft in geschlossener Linie auf die Feinde einzubrechen, denen jetzt der Wind den Pulverdampf in das Gesicht trieb. Der Anprall war so ungestüm, daß die Engländer zu weichen begannen. De Ruiter saß ihnen dicht auf den Fersen und drängte sie gegen das Land. Um nicht zu stranden, waren sie gezwungen zu wenden und nochmals auf Tod und Leben in nächster Nähe den Kampf aufzunehmen. Doch das Schlachtenglück war trotz aller Tapferkeit von ihnen gewichen und nur der Eintritt der Dunkelheit rettete sie vor einer noch größeren Niederlage. Sie flohen und wurden während der ganzen Nacht von de Ruiter verfolgt. Am andern Tage sah er sie in Stärke von 100 Segeln 3 Meilen nordwärts; sie hatten jetzt den Vortheil des Windes aber vergebens suchte sich de Ruiter ihnen zu nähern um ihnen eine neue Schlacht anzubieten Während des ganzen 8. Juni segelte er neben ihnen her, ohne daß sie ihm näher als eine Meile zu kommen wagten, dann wendeten sie nordwärts und die Holländer östlich um ihre

Flotte in den heimischen Häfen wieder in Stand zu setzen. Diese hatten den Sieg über die alliirte Flotte errungen und de Ruiter war abermals der Schirm und Schild des Vaterlandes geworden.

Der Verlust auf holländischer Seite bestand in zwei gesunkenen, einem verbrannten und einem genommenen Schiffe sowie in 8 Brandern. Außer dem Admiral van Gent war kein kommandirender Offizier gefallen, der Tod dieses hervorragenden Mannes jedoch für die Niederlande um so schmerzlicher. Die Zahl der Todten und Verwundeten lässt sich aus den Quellen nicht genau feststellen und wenn sie auch als beträchtlich angenommen werden muß, stand sie doch weit hinter den Engländern zurück. Diese hatten 5, die Franzosen 1 ihrer größten Schiffe eingebüßt, jedoch die von van Nees eroberte „Royal Catharine" war wiedergenommen. Die Zahl der vernichteten englischen Brander, von denen de Ruiter allein drei in den Grund schoß ist nicht zu ermitteln. Wie außergewöhnlich die Alliirten jedoch an Mannschaften gelitten haben mussten, geht schon daraus hervor, daß außer Admiral Montague, 18 Kapitäne fielen und 19 schwer verwundet wurden. Es ist deshalb wohl nicht übertrieben, wenn die Zahl ihrer Todten und Verwundeten auf 2500 Mann angegeben wird, zu denen noch 600 Gefangene traten, welche die Holländer von den verbrannten und gesunkenen Schiffen gemacht hatten, während sie die Mannschaften von den eigenen verlorenen Schiffen größtentheils retten konnten. Wie an diesem Tage gekämpft wurde, kennzeichnen de Ruiters eigene Worte: „Ich habe 32 Schlachten mitgemacht, nie aber eine hartnäckigere und blutigere als diese." Er hatte auf seinem Schiffe 3500 Schüsse gefeuert und 20,000 Pfund Pulver

verschossen. Wie er sie aber leitete und was er in ihr leistete, davon giebt am klarsten der Ausspruch des erwähnten gefangenen Lieutenants vom „Royal James" Zeugniß, der bei seinem Anbordkommen von de Ruiter die erbetene Erlaubniß erhalten hatte, dem Fortgange des Kampfes von Deck aus zuschauen zu dürfen. Als am andern Tage bei Tisch in der Offiziersmesse vom Admiral gesprochen wurde, rief er ganz begeistert aus: „Ist das nur ein Admiral? Er ist nicht nur das, sondern Kapitän, Steuermann, Matrose und Soldat. Ja dieser Mann, dieser Held ist das alles zugleich!"

Die Nachricht von der siegreichen Schlacht bei Southwold gelangte am 9. Juni nach dem Haag. Es sah um diese Zeit sehr traurig im Lande aus; drei Heersäulen Ludwigs XIV. waren an verschiedenen Punkten eingebrochen, ebenso die Truppen des Kurfürst von Köln und des Bischofs von Münster, fast alle Grenzfestungen waren gefallen, die Feinde bis in das Herz Hollands gedrungen, Muthlosigkeit und Verzweiflung hatten sich der Bevölkerung bemächtigt und zu alle diesem Unglück trat noch der Wiederausbruch der heftigsten inneren Parteikämpfe. De Ruiters Sieg erfüllte die Herzen der Gutgesinnten zwar wieder mit etwas Hoffnung und Muth, aber die Haltung des orangistischen Pöbels wurde immer drohender. Er schrieb alles Unheil im Lande den gegenwärtigen Machthabern zu und verlangte die Ernennung des Prinzen von Oranien zum Statthalter.

Cornelius de Witt hatte schwer erkrankt am 18. Juni die Flotte, welche sich vor den holländischen Küsten hielt, verlassen müssen. Er fand bei seiner Ankunft in Dortrecht die Stadt in vollem Aufruhr. Er und sein Bruder waren von jeher die Hauptgegner der Erhebung des Prinzen zum Statt=

halter gewesen, weil sie sich in erster Reihe als Wächter der schwer errungenen republikanischen Freiheit des Landes betrachteten und deshalb kehrte sich die Volkswuth jetzt hauptsächlich gegen sie. Die blinde Parteileidenschaft ließ alles vergessen, was die beiden Männer seit Jahrzehnten unendlich Großes für ihr Vaterland gethan. Am 17. Juni war bereits ein Mordanfall auf Johann de Witt gemacht und derselbe schwer verwundet; ein anderer auf Cornelius mißlang, doch wenige Wochen später fielen beide Brüder als Opfer ihrer patriotischen Ueberzeugung unter Mörderhänden.

Der Prinz von Oranien wurde zum Statthalter, General-Kapitän und Admiral der Armee und Marine gewählt und nahm dieses Amt an.

Inzwischen gestaltete sich der Zustand der Niederlande von Tag zu Tag verhängnißvoller; 31 Städte, unter ihnen Utrecht, waren bereits in die Hände der Feinde gefallen, die Flotte musste in ihrem Bestande reducirt werden, um Soldaten und Matrosen für das Heer zu liefern und zählte nur noch 60 nicht einmal vollbemannte Schiffe. Ebensowenig konnte man Küstenwachen aufstellen und die am 14. Juli eintreffende Nachricht, daß die alliirten Flotten, welche seit der letzten Schlacht nichts hatten von sich hören lassen in Stärke von 160 Segeln vor Texel erschienen seien, um eine Landung zu unternehmen, schien die unglücklichen Niederlande dem sicheren Untergange zu weihen, den diesmal Niemand, selbst de Ruiter nicht mehr abzuwenden vermochte.

Doch wenn die Noth am größten, ist Gottes Hülfe am nächsten und hier zeigte sie sich wirklich in wunderbarer Weise. Eine Naturerscheinung, wie sie weder früher noch später sich an jenen Küsten wiederholt hat, rettete das verfehmte Land.

Die von dem Feinde für die Landung erwartete Fluth blieb aus, statt ihrer lief die Ebbe zwölf Stunden und damit ging die günstige Gelegenheit um so mehr verloren, als am andern Tage ein sehr schwerer Sturm, wahrscheinlich die Ursache jenes Phänomens ausbrach und die Alliirten zwang unter starken Beschädigungen ihrer Schiffe schleunigst die Küste zu verlassen. Diesem Sturm folgten in kurzen Zwischenräumen noch andere, in denen die Engländer mehr litten, als wenn sie eine große Schlacht verloren hätten, und wodurch sie genöthigt wurden in die heimischen Häfen zurückzukehren. So hatten diesmal die Elemente den Niederlanden die Hülfe gewährt, die Menschen ihnen nicht mehr geben konnten und sie vor dem Verderben bewahrt.

Aber weder dies noch die Veränderung der Regierungsform vermochten den Geist der Empörung und die blutige Wildheit zu bannen, welche der unglückliche Krieg im Volke heraufbeschworen und er wandte sich sogar gegen de Ruiter. Der Pöbel beschuldigte ihn wahnwitziger Weise die Flotte, die letzte Hoffnung des Landes, mit der er draußen den schweren Stürmen Trotz bot um die Küsten zu bewachen, an die Franzosen verrathen zu haben und versuchte sein Haus zu stürmen, das nur durch das zeitige Einschreiten einer Kompagnie Bürgersoldaten vor Zerstörung gerettet wurde. Trotzdem wäre er dennoch wie sein Freund de Witt ruchlosen Mördern verfallen gewesen, wenn nicht wiederum, wie schon so oft in schweren Gefahren die Vorsehung über ihm gewacht hätte.

Da die Alliirten keinen weiteren Versuch unternahmen die holländischen Küsten zu beunruhigen, die stürmische Jahreszeit weitere Angriffe von See höchst unwahrscheinlich machte

und de Ruiter Anfangs Oktober die Nachricht erhielt, daß die französische Flotte zu Hause gesegelt sei, erhielt auch er den Befehl des Statthalters, seine Schiffe außer Dienst zu stellen, um deren Besatzung als Landtruppen verwenden zu können. Kaum war er nach Amsterdam zu den Seinen zurückgekehrt, als eines Tages ein Mann in sein Haus drang und ihn zu sprechen verlangte. De Ruiter, der sich im oberen Stock befand hörte die Nachfrage und ging dem Kommenden entgegen. Da zog dieser plötzlich ein Messer und drang auf de Ruiter ein. Letzterer wäre unzweifelhaft verloren gewesen, hätte nicht der anwesende Diener mit großer Geistesgegenwart eine zufällig im Flur stehende Leiter ergriffen und sie dem Mörder auf die Arme geworfen. Dieser ergriff die Flucht und entkam leider der Verfolgung, ohne später entdeckt zu werden.

Die niederländische Handelsflotte hatte im verflossenen Jahre, so viel Unglück es auch sonst brachte, durch die Feinde sehr wenig Schaden gelitten, weil die große Schifffahrt verboten war, um Mannschaften für die Flotte zu haben. Dagegen thaten die holländischen Kaper Engländern und Franzosen ganz gewaltigen Abbruch, und allein die englischen Kaufleute klagten Karl II., daß sie dabei 500 Tonnen Gold eingebüßt hätten. Dank den Stürmen war auch die reiche holländisch-westindische Flotte den Engländern entgangen und mit dem kommenden Winter überhaupt die schwerste Noth überwunden. Um dem weiteren Vordringen der Feinde zu wehren, hatte man überall die Schleusen geöffnet und das Land unter Wasser gesetzt. Die Flottenmannschaften verstärkten das Heer um 20,000 Mann. Die Matrosen kämpften unter ihren Kapitänen und de Ruiter wurde zum Oberbefehlshaber des

seemännischen Korps ernannt, das zum Schutze des Y bestimmt war. Der deutsche Kaiser und Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg schickte Hülfstruppen, die Franzosen mussten sich zurückziehen und die Rückeroberung der Festung Koeverden gab der verzagten Bevölkerung wieder Hoffnung und Muth.

Aber noch drohte eine furchbare Gefahr. Karl II. rief im Februar 1673 das Parlament zusammen, um weiteres Geld für Fortsetzung des Krieges gegen Holland zu fordern. In welchem Sinne er denselben zu führen gedachte, ging unzweideutig aus den Worten des im Namen des Königs das Parlament eröffnenden Graf Shaftesbury hervor. „Holland ist der ewige Feind Englands gewesen, sowohl wegen seiner Interessen als aus Neigung," sagte er und fügte wie einst Cato hinzu: „Censeo, Carthaginem esse delendam."

Das Parlament bewilligte das Geld auf 18 Monate und die Niederlande wussten jetzt, was ihrer harrte. Doch wie gesagt, Hoffnung, Muth und mit ihnen die alte zähe Energie waren wieder zurückgekehrt; landwärts hatte man Luft bekommen und zur See hatte man noch de Ruiter — er allein wog eine Flotte auf. Es wurde die Ausrüstung einer ebenso großen Seemacht wie im vorigen Jahre beschlossen, unter de Ruiters Obhut ins Werk gesetzt und so gefördert, daß letzterer am 9. Mai mit 60 Segeln auslief. Seine Absicht war unter Geleit von Fregatten 8 mit Steinen beladene Schiffe nach der Themse zu senden um sie dort zu versenken und die Feinde einzusperren, jedoch scheiterte der Plan sowohl durch Nebel wie an der Wachsamkeit der Engländer, die von dem Vorhaben erfahren hatten, und er zog sich deshalb wieder unter die holländische Küste zurück. Hier

wurde seine Flotte bis zum 23. Mai noch bis auf 66 Kriegsschiffe und Fregatten, 25 Brander und 21 Avisos, zusammen 112 Segel verstärkt, die in 3 Geschwader getheilt unter den Befehlen der Admirale van Nees (Centrum unter de Ruiter), Bankert und Tromp standen. Ja, Tromp war nach sieben Jahren zur Flotte zurückgekehrt; der Prinz von Oranien hatte de Ruiter den Vorschlag gemacht, den reuigen Mann wieder aufzunehmen und Jener mit Freuden eingewilligt. Er hatte seine Großherzigkeit nicht zu bereuen, denn Tromp machte sein früheres Vergehen mehr als gut.

Die Engländer waren inzwischen auch nicht müßig gewesen und ihr Oberbefehlshaber heißte seine Flagge auf einem neuen und damals dem größten Linienschiffe von 120 Kanonen. Ebenso hatten die Franzosen ihre Schiffszahl verstärkt. De Ruiter erwartete wieder die Alliirten an den heimischen Küsten und benutzte die Zeit bis zu ihrer Ankunft zu Geschwaderübungen. Am 1. Juni wurden die Feinde signalisirt, sie kamen jedoch nicht nah und beschränkten sich auch am folgenden Tage nur auf eine Rekognoscirung ihrer Gegner, wobei sie sich in einer Stärke von 145 Segeln zeigten.

Stürmische Witterung hielt die Flotten noch bis zum 7. auseinander und sie lagen sich während der Zeit auf einige Meilen Entfernung gegenüber. An diesem Tage war es klar und es wehte eine frische Briese aus Westnordwest, die den Alliirten den Vortheil des Windes gab.

Gegen 11 Uhr Vormittags machten die Letzteren Segel und kamen in halbmondförmiger Schlachtordnung in drei Geschwadern auf die Holländer herunter. Prinz Robert auf dem 120 Kanonenschiff „Royal Charles“ führte den Oberbefehl und die Vorhut, Garf d'Estrées das Centrum, Spragh

die Nachhut, jedoch waren die Franzosen diesmal in alle drei Geschwader vertheilt — die Engländer trauten ihnen nicht. Als diese imposante Macht — sie war um 16 Kriegsschiffe und 10 Brander stärker — auf die Holländer abhielt, da glaubten die Alliirten fest, daß dem schwachen Gegner der Muth entsinken und er sich fliehend hinter seine Sandbänke zu retten suchen würde. In dieser Voraussicht hatte Prinz Robert schon 35 leichte Fregatten und 10 Brander vom Gros abgesondert, um die Fliehenden zu verfolgen — doch er befand sich in einem schweren Irrthum.

Es war der 7. Juni, genau der Jahrestag der Schlacht von Southwold, und die Erinnerung daran verlieh auf der holländischen Flotte jedem Einzelnen hohen Muth und Vertrauen auf erneuten Sieg. Als die gewaltige Uebermacht sich ihnen näherte, da sprachen die Matrosen wohl von ihrem „kleinen Häufchen", ein Ausdruck der später die populäre Bezeichnung der niederländischen Flotte wurde, aber sie thaten es scherzend — war doch ihr „Großvater" da, wie de Ruiter allgemein bei seinen Untergebenen hieß, der schon zu siegen verstehen würde. Dieser hegte auch volles Vertrauen, aber es stützte sich auf eine höhere Macht. Als sein Kapitän die große Ungleichheit der Kräfte erwähnte, da erwiderte er: „Ja, unsere Flotte scheint klein zu sein, doch desto größere Zuversicht habe ich auf ein gutes Ende. Nicht auf unsere Menschenkraft vertraue ich, wohl aber auf Gottes allmächtigen Arm."

Und sein frommes Gottvertrauen sollte auch heute nicht getäuscht werden. Festen Fußes und in geschlossener Ordnung erwartete er den Feind. Die Nachhut unter d'Estrées, welche am weitesten nordöstlich war, kam gegen 1 Uhr Mittags mit

Tromp zuerst zum Kampfe, und beide lagen fechtend nach Nordosten zu. Tromp fasste die Feinde mit so unwiderstehlichem Ungestüm an, daß sie wichen und dadurch ihre ganze Flotte eine Zeit lang in Unordnung gebracht wurde.

Prinz Robert und Spragh hatten die Absicht de Ruiter von Bankert zu trennen, doch ersterer durchschaute das Manöver und vereitelte es, indem er mit Centrum und Nachhut ebenfalls noch eine Zeit lang nordöstlich steuerte, dann südlich wendete und nun mit beiden Geschwadern auf die blaue Flagge der Alliirten einbrach, de Ruiter jedoch mit mehr Glück als Bankert.

Wo des Ersteren Flaggschiff sich zeigte und seine Breitseiten verderbenspeiend erkrachten, da wichen die Feinde und lächelnd sagte er: „Ich sehe, die Feinde haben noch immer Respekt vor den ‚Sieben Provinzen‘.“

Bankerts Schiff wurde dagegen scharf mitgenommen, sein Geschwader kam in Unordnung, doch bald erschien de Ruiter um ihn zu entsetzen; die Linie schloß sich wieder wie eine Phalanx und die Engländer wichen in Verwirrung. Der Durchbruch der Holländer hatten diesen den Vortheil des Windes verschafft und drei feindliche Schiffe waren abgeschnitten. De Ruiter hatte einmal wieder den Feinden seine Ueberlegenheit im Manövriren gezeigt, und jene 3 Fahrzeuge waren ihm verfallen. Doch er verfolgte sie nicht. Als er südwärts wendete, da hatte er Tromp durch einen Aviso Ordre gesandt dasselbe zu thun, ohne daß dieser bisher erschienen wäre. Er musste in Noth sein und ihm zu Hülfe zu kommen hielt die Ruiter für wichtiger, als einen kleinen Vortheil über den Feind zu erringen. Mit vollen Segeln steuerte er nordwärts und erreichte ihn um 6 Uhr Abends.

Es war die höchste Zeit, Tromp befand sich in großer Noth und hatte mit Bangen nach seinem Admiral ausgesehen. Er lag in verzweifeltem Kampfe zwischen den Geschwadern von Prinz Robert und d'Estrées. Schon hatte er zweimal sein Schiff wechseln müssen, seinen Leuten entfiel der Muth und das Unterliegen war nahe, da erblickte sein suchendes Auge de Ruiters Flagge. „Muth Kinder," rief er freudig seinen Leuten zu „dort kommt der ‚Großvater' zu Hülfe! Nie werde ich ihn wieder verlassen, so lange ein Athemzug in mir ist." Der Ausruf wirkte elektrisch auf die Mannschaften; mit allen Kräften nahmen sie den Kampf wieder auf, bald waren sie aus aller Gefahr befreit, die Feinde wichen und Tromp sah sich gerettet.

De Ruiter wendete nun mit der ganzen Flotte südwärts und folgte kämpfend den Engländern, die durch sein Abhalten nach Tromp wieder den Vortheil des Windes gewonnen hatten, jedoch nicht wagten, in die holländische Linie einzubrechen, die ihnen so nahe wie möglich zu kommen suchte. Im Gegentheil luvten sie möglichst an und als endlich die Nacht dem schweren Kampfe ein Ende machte, da waren sie eine Meile vom Kampfplatze seewärts verdrängt.

Von beiden Seiten schlug man sich außerordentlich brav, namentlich auch einige Franzosen. Kapitän Gabaret, der sich später unter Du Quesne so auszeichnete, enterte das holländische Schiff „Deventer" und eroberte es im blutigen Handgemenge, in dem die Holländer 60 Todte und 67 Verwundete verloren, wurde aber trotzdem wieder zurückgeschlagen und musste die Prise aufgeben, die bereits in Brand gesteckt dennoch durch unerhörte Anstrengungen der Mannschaft, wenn auch als Wrack gerettet wurde. Die Kämpfe der Brander gegen

einander spielten wieder eine große Rolle. Die Alliirten verloren dabei 10, die Holländer 3, eine Fregatte der Engländer flog in die Luft, eines ihrer Linienschiffe verbrannte und zwei Franzosen wurden in den Grund gebohrt. Auch noch ein zweites Schiff der Holländer wurde feindlicherseits erobert, aber ebenfalls wiedergenommen, so daß sie keins verloren. De Ruiters Sohn Engel, der wieder unter des Vaters Augen focht, zeichnete sich wie immer aus und der schlimme Zustand seines Schiffes zeugte davon.

Wunderbarer Weise war der Menschenverlust auf holländischer Seite diesmal ein ganz außerordentlich geringer. Verschiedene ihrer Schiffe wurden so maltraitirt, daß sie fast nicht mehr steuerfähig waren, trotzdem hatten sie kaum einige Verwundete. Die Alliirten fürchteten vor allem de Ruiters Manövrirkunst, deshalb hatten sie mehr als je ihre frühere Taktik befolgt, auf die Takelage zu schießen um die Feinde zu entmasten, ohne indessen den gehofften Erfolg zu erzielen.

Die Holländer hatten zwei Divisionschefs, zwei Kapitäne und 400 Mann an Todten, die Alliirten sieben Kapitäne, hielten aber ihren sonstigen Menschenverlust geheim, woraus sich schließen läßt, daß er beträchtlich gewesen sein muß. Als de Ruiter erfuhr, wie wenig Leute seine Flotte eingebüßt, da sagte er: „Fürwahr, Gott ist auf unserer Seite gewesen. Er hat uns in dem dichten Kugelregen sichtlich beschützt und durch unsere geringe Macht Wunder thun lassen.“

Trotzdem behaupteten die Engländer glänzend gesiegt zu haben, wie vor einem Jahre bei Southwold, wie am 11.—14. Juni 1666, während schon der wahrheitsgetreuere französische Schlachtbericht dieser Behauptung widerspricht.

Sie wird aber völlig nicht nur durch die größeren Verluste der Alliirten, sondern auch durch die Thatsache widerlegt, daß de Ruiter während der Nacht und des folgenden Tages auf dem Schlachtfelde ankerte und die Feinde eine Meile weit davon vertrieben hatte. Ihre Absicht war gewesen, die holländische Flotte zu vernichten sowie eine Landung zu bewerkstelligen und beides war gänzlich mißlungen.

Wie aber auch die Schlachtberichte verschieden lauteten — in einem Punkte stimmten sie überein, in der unverhohlenen Anerkennung und Bewunderung von de Ruiters Leistungen. Graf d'Estrées schrieb an Colbert: „Ich würde von ganzem Herzen mein Leben für den Ruhm hingeben, solche schönen Thaten verrichtet und so viel Muth und Klugheit bewiesen zu haben, wie de Ruiter in diesem Kampfe."

Wahrlich ein solches Zeugniß aus dem Munde eines Feindes von d'Estrées Stellung ist wohl das höchste Lob, das ihm werden konnte.

Die holländische Flotte beeilte sich um sich so schnell wie möglich wieder schlagfertig zu machen, denn wenn auch eine Rekognoscirung am 9. Juni ergab, daß die Alliirten um 30 Schiffe vermindert waren, die als kampfunfähig nach England und Frankreich zurückgesandt werden mussten, so erfuhr man andrerseits daß König Karl II. den Kampf noch nicht aufgeben wollte, bei dem caeterum censeo des Lord Shaftesbury beharrte und mit aller Macht darauf hinarbeitete, nochmals eine Landung zu versuchen. Er ließ nicht weniger als 108 Kriegsschiffe und Fregatten, 24 Brander und eine große Zahl Fahrzeuge mit Landungstruppen ausrüsten und de Ruiter versäumte deshalb nichts, um diesen Anschlag zum Scheitern zu bringen.

Er hielt es zunächst nöthig, die bei Seeland kreuzenden Alliirten nochmals und zwar so bald als möglich anzugreifen und zu schlagen, ehe die erwarteten Verstärkungen zu ihnen stießen. Mit 51 Schiffen, 13 Fregatten, 24 Brandern und 16 Avisos ging er mit frischer Nordost-Briese, die ihm den Vortheil des Windes gab, am 14. Juni von Schooneveldt unter Segel, traf aber mit den Feinden erst Nachmittags 4 Uhr zusammen, weil sie ihm auszuweichen suchten und mit vollen Segeln nach der englischen Küste abhielten. Es entspann sich nun ein laufendes Gefecht, das zwar beiderseits mit großer Heftigkeit geführt wurde, aber scheinbar nicht große Resultate ergab, da de Ruiter die Feinde nicht zum Stehen bringen und sie nur aus der Ferne beschießen konnte. Die Verfolgung dauerte bis spät in die Nacht; dann wendete de Ruiter unter kleinen Segeln südöstlich in der Hoffnung, daß die Feinde dasselbe thun würden, um am andern Tage die Schlacht zu erneuern, doch mit Hellwerden waren jene völlig verschwunden und hatten ihre Häfen aufgesucht.

Diesen abermaligen Rückzug versuchte selbst Prinz Robert nicht einmal als einen Sieg darzustellen und der englische Autor einer wenige Jahre darauf erscheinenden Lebensbeschreibung de Ruiters sagt mit Bezug auf diesen Kampf: „Wenigstens mussten die Engländer hier erfahren, was sie früher nicht zu wissen schienen, daß das Pulver der Holländer kräftiger und ihre Geschütze länger waren, als die ihrigen. Prinz Robert kehrte mit großem Verlust an Menschen und zerschossenen Schiffen nach der Themse zurück, während der aus der Ferne mit gutem Winde fechtende de Ruiter wenig

Schaden erlitt und wieder seine Außenwache an der seeländischen Küste bezog."

Prinz Robert giebt die Einbuße eines Schiffes selbst zu, aber noch zwei andere sanken, während die Holländer keins verloren und auf der ganzen Flotte nicht mehr als 130 Todte und Verwundete hatten.

Später erfuhr man, daß die Alliirten in Calais und London nach den beiden Seeschlachten nicht weniger als 3000 Todte und Verwundete an Land gebracht hatten und daß die Engländer vor Wuth sich nicht zu lassen wussten, weil die Holländer sie von der See verjagt hatten, worüber selbst dem Ungläubigsten kein Zweifel mehr bleiben konnte, als de Ruiter am 14. Juli mit einer Flotte von 100 Segeln an der englischen Küste erschien und demonstrativ ganz nahe unter Land bei Harwich zu Anker ging. Da jedoch die Rekognoscirungen ergaben, daß die Alliirten zwar mit aller Macht rüsteten aber noch längere Zeit nicht seefertig waren, segelte er nach Schoonefeldt zurück. Am 30. Juli erhielt er sichere Nachricht vom Auslaufen der 145 Segel starken Alliirten, ging ihnen entgegen und traf sie 8 Meilen von der Küste, ohne daß sie indessen die angebotene Schlacht annahmen. Sie manövrirten vielmehr so merkwürdig, daß de Ruiter den Verdacht schöpfte, sie wollten ihn nur von der Küste locken. Dies bestätigte sich andern Tages durch Aufbringen einiger kleinen englischen Fahrzeuge, durch die er erfuhr, daß eine Reihe Kohlenschiffe mit 8000 Mann Truppen bei Yarmouth fertig lägen, um von einer Zahl Fregatten escortirt nach der holländischen Küste abzugehen. Er hielt es deshalb angemessen, sofort nach Schoonefeldt zurückzukehren, um den Feind zu zwingen, sich zuerst dort unter für die Holländer günstigeren

Verhältnissen zu schlagen, ehe er daran denken durfte die beabsichtigte Landung zu effektuiren.

Der damit verfolgte Zweck wurde vollständig erreicht. Die alliirte Flotte kreuzte wohl an den niederländischen Küsten, wagte aber keinen Angriff auf dieselben. Indessen erwartete man in Holland die ostindische Handelsflotte; ihre Wegnahme durch die Engländer wäre ein ungemein schwerer Schlag gewesen und wenn irgend möglich musste ihm vorgebeugt werden. De Ruiter erhielt deshalb Ordre, die Feinde anzugreifen und den Weg für die Ostindienfahrer frei zu machen.

Er lichtete am 7. August Anker und hielt auf die Alliirten zu, die vor ihm den Vortheil des Windes hatten, aber trotzdem wiederum das Gefecht nicht annahmen und auch sich bis zum 21. nicht dazu zwingen ließen.

Am 20. August war er in der Nähe von Kamperduin wieder in ihre Nähe gekommen. Auch an diesem Tage schienen sie nicht kampfwillig zu sein, obwohl sie abermals den Vortheil des Windes hatten. De Ruiter entschloß sich, diesem Stande der Dinge ein Ende zu machen; er kreuzte während der folgenden Nacht unmittelbar an der Küste auf, gewann dadurch den Feinden den Wind ab und diese mussten nun am andern Morgen, wenn sie nicht fliehen wollten, die Schlacht annehmen.

Dieselbe Zahl der Geschwader unter denselben Admiralen, wie am 7. und 14. Juni standen sich gegenüber. Gegen 8½ Uhr begann der Kampf unmittelbar unter der Küste und Angesichts vieler Tausende von Zuschauern, die in banger Besorgniß dem Gange des schrecklichen Ringens folgten, das über das Geschick ihres Landes entscheiden sollte.

Bankert eröffnete zuerst den blutigen Reigen, indem er auf d'Estrées einbrach, während bald darauf de Ruiter mit Prinz Robert, und Tromp mit dem blauen Geschwader unter Spragh begann. Die Schlacht wurde jetzt allgemein, wenngleich man nicht überall mit gleicher Kraft kämpfte. Der Contre-Admiral Martel, von der führenden Division im Geschwader von d'Estrées und mehrere andere französische Kapitäne schlugen sich ganz außerordentlich gut, manövrirten brillant und Bankert selbst kam durch sie in die größte Gefahr. Nicht nur wurde sein Schiff sehr schlimm zugerichtet, sondern er konnte auch einen Brander nur mit größter Mühe abwehren, doch d'Estrées zeigte um so weniger Lust, sich ernstlich mit den Holländern einzulassen. Er hatte ja geheime Ordre von Ludwig XIV. nicht zu scharf vorzugehen, und ließ deshalb unter dem Vorwande, durch ein besonderes Manöver Bankert den Wind abzugewinnen, den braven Martel und dessen Kameraden schmählich im Stich, so daß diese um von den Holländern nicht genommen zu werden, die Flucht ergreifen mussten. Während Bankert so die Franzosen jagte, hatte de Ruiter mit Prinz Robert einen furchtbaren Kampf zu bestehen. Sie durchbrachen gegenseitig mehrere Male ihre Linien, suchten sich mit Geschützen und Brandern zu vernichten, aber beide Oberbefehlshaber wurden so tapfer von ihren Untergebenen unterstützt, daß sie mit ihren eigenen Schiffen nicht nahe genug aneinander kommen konnten. Admiral van Nees war so zugerichtet, daß er einige Zeit aus der Linie scheeren musste, um zu repariren; auf der andern Seite brannten drei englische Schiffe. Endlich musste Prinz Robert mit dem Centrum weichen und hielt vor dem Winde ab, doch de Ruiters Schiffe waren so viel schneller und er brachte

die Feinde bald wieder zum Stehen. Inzwischen hätte Bankert die Verfolgung der Franzosen aufgegeben und war zu de Ruiter zurückgekehrt. Beide griffen jetzt vereint Prinz Robert an und und überschütteten ihn mit einem Feuer, daß dieser trotz aller Bravour nicht länger zu widerstehen vermochte und gegen Mittag, von den Holländern verfolgt die Flucht ergriff. Zwei Stunden lang wurde das englische Centrum gejagt, dann wendete de Ruiter um Tromp aufzusuchen, der bei seinem Angriff auf Spragh nordwärts übergelegen hatte und ganz außer Sicht gekommen war. Vor dem Winde hielt er nordwärts ab, wohin Kanonendonner ihn rief, doch auch Prinz Robert wendete jetzt. Er wollte Spragh ebenso wenig im Stich lassen, wie de Ruiter Tromp und lief, wenn auch außer Schußweite, an Backbord neben den Holländern her, während auch d'Estrées umgekehrt war und von weitem folgte.

Tromp hatte den Kampf gegen die blaue Flagge um 9 Uhr Morgens begonnen und sich mit unwiderstehlicher Wucht auf Spragh geworfen, dessen Schiffe bald wichen, während er selbst mit dem „Royal Prince" Tromps Flaggschiff dem „Goldenen Löwen" muthig Stand hielt. Er war einer der tapfersten Admirale und bewies es auch hier. Drei und eine halbe Stunde lang segelten die beiden ritterlichen Helden auf wenige Schiffslängen neben einander und sandten sich Lage auf Lage zu. Man hätte glauben sollen, daß beide Schiffe in Atome zerschmettert wären und sie wurden natürlich auch furchtbar mitgenommen, doch über dem „Goldenen Löwen" waltete ein Schutzgeist in so wunderbarer Weise, daß die Sache unglaublich scheint, wenn sie nicht durch des wahrhaftigen de Ruiters Mund nach der Schlacht Bestätigung gefunden hätte. Tromps Takelage, Masten und Segel waren

von Tausenden Kugeln zerfetzt und durchbohrt, aber um Mittag, also nach drei vollen Stunden dieses im höchsten Grade erbitterten Nahekampfes war ihm weder eine Stenge noch Raa abgeschossen, und er besaß noch die volle Manövrirfähigkeit. Was aber noch viel wunderbarer erscheint, er hatte weder einen Todten noch einen Verwundeten in seiner 470 Köpfe zählenden Besatzung. Spragh dagegen zählte von 900 Mann Besatzung 400 Todte und 300 Verwundete. Seine Widerstandskraft war endlich gebrochen, er musste fliehen, doch Tromp ließ nicht von ihm ab, saß ihm stets auf den Fersen, schoß ihm noch einige Raaen und den Besanmast ab und machte sich fertig, ihn zu entern, als er sich plötzlich inmitten eines feindlichen Mastenwaldes sah und das Ziel Tausender Geschütze wurde. Obwohl seine Kapitäne ihn auf das Treuste unterstützten, wurde der „Goldene Löwe“ in kurzer Zeit unbrauchbar gemacht. Tromp ließ ihn aus der Linie schleppen und heißte seine Flagge auf dem „Komet“.

Aber auch Spragh hatte den kampfunfähigen „Royal Prince“ mit dem „St. George“ wechseln müssen. Wiederum begannen die beiden Admiräle das unterbrochne schreckliche Duell und wiederum unterlag Spragh. Er musste zum zweiten Male sein Schiff wechseln und war im Begriff sich mit einem Boote an Bord des „Royal Charles“ zu begeben, als eine holländische Kugel, die quer durch den „St. George“ schlug auch das Boot zerschmetterte. Ehe es möglich war, Hülfe zu senden, war Tromps tapferer Feind von den Wellen verschlungen.

Die Schlacht nahm trotzdem ungehindert ihren Fortgang und wogte hin und her, bis de Ruiter und Bankert eintrafen und der englischen Nachhut den entscheidenden Schlag versetzten.

In kurzer Zeit war sie in völliger Deroute und nur das Erscheinen des jetzt mit seinem Geschwader nachkommenden Prinzen Robert rettete sie vor völliger Vernichtung.

De Ruiter wandte sich nun gegen 5 Uhr mit seiner ganzen Flotte gegen diesen, dem mit Ausnahme d'Estrées ebenfalls alle die Seinigen zu Hülfe eilten und der Kampf entbrannte in unglaublicher Wuth aufs Neue. Ein Jeder fühlte, daß es sich jetzt um die letzte Entscheidung handelte, daß er die letzte Kraft zusammennehmen und jeden Nerv auf das Aeußerste anstrengen müsse und eine wilde Blutgier erfüllte die Herzen hüben und drüben. Das waren nicht mehr Menschen, die fochten sondern wahrhafte Dämonen, die sich in fast wahnsinniger Weise zerfleischten. Eisen, Blei, Feuer und Wasser stritten sich gierig um die Beute. Wenn der Donner der Tausende von Kanonen einen Augenblick schwieg, dann hörte man die Schmerzensschreie und das Gewimmer der Sterbenden und Verwundeten; die Fläche des Meeres war mit Schiffstrümmern, Leichen, Verbrannten und Ertrinkenden übersäet, Schwefeldampf umhüllte die Kämpfenden und die dichten Rauchwolken durchzuckten Blitze der feuernden Geschütze. Geschosse aller Art, Kartätschen, Holzsplitter krachten in der Luft gegen einander. In grauenhafter Majestät schritt der Schlachtengott erbarmungslos über die Stätte des Todes und Verderbens.

Und währenddem lagen die Tausende von Zuschauern, unter deren Augen sich das furchtbare Trauerspiel vollzog, in herzbrechender Angst auf ihren Knieen und flehten zu Gott um Erbarmen und Schutz für die Ihren und das Vaterland. Während das Echo der mordenden Geschütze in den öden Sanddünen der Küste widerhallte, trug der Wind in den

Pausen den Klang der Glocken zu den Schiffen herüber, die aus allen Kirchen zum Gebete riefen, zum Gebete für Rettung aus schrecklicher Noth. Welch schauriger Kontrast, welch unnennbares Weh. Hier im Todeskampfe zuckende Glieder, dort von Trauer und Schmerz zerrissene Herzen!

Prinz Robert und alle die Seinen zeigten sich als wahre Helden, aber sie hätten übernatürliche Kräfte haben müssen, um auf die Dauer de Ruiter, van Nees, Bankert und Tromp zu widerstehen. Diese kämpften für eine zu gute Sache, für Freiheit, Vaterland, für Weib und Kind; sie hörten die Klänge der Glocken aus der Heimat, sie wussten, was sie bedeuteten, und dies verzehnfachte ihre Kräfte. Prinz Robert sah, daß die Seinigen erlahmten. Vergebens schaute er nach d'Estrées aus; er kam nicht. Noch eine Stunde hielt er sich, dann sah er sich zum zweiten Male gezwungen zu weichen. Die Todten und Verwundeten auf seinen Schiffen zählten nach vielen Tausenden, 6 Schiffe waren verbrannt oder gesunken, mehr als zwanzig gefechtsunfähig. Die Schlacht war für ihn verloren. Er wandte sich zur Flucht, gejagt von de Ruiter, der ihn bis zum Sonnenuntergang verfolgte.

Gott hatte die Gebete der Tausende an der Küste erhört, er hatte Holland geschützt und wunderbar seine Hand über de Ruiter und den Seinen gehalten. Nicht nur auf Tromps Schiffe waren die Menschenverluste so außerordentlich gering gewesen, fast alle übrigen hatten verhältnißmäßig eben so wenig gelitten. Auch das de Ruiters selbst, so daß er im schrecklichsten Kampfgewühl in die Worte ausbrach: „Seht nur dieses Chaos von Feuer, Eisen und Blei, hört dies ununterbrochene Pfeifen und Zischen der Geschosse, und

doch stehen noch alle unsere Masten und Raaen aufrecht und fast alle unsere Leute auf ihren Füßen!"

Die Holländer verloren kein Schiff, ihr Sieg war nach jeder Richtung entscheidend gewesen. Die Alliirten waren total geschlagen; sie zogen sich in ihre Häfen zurück, die niederländischen Küsten wurden nicht länger bedroht, der Weg für die rückkehrenden Ostindienfahrer, von denen nur einer den Engländern in die Hände fiel, war frei. Karl II. sah ein, daß er gegen einen unüberwindlichen Feind focht und kam zugleich zu der Einsicht, daß sein Verbündeter Ludwig XIV. noch perfider war als er selbst. Das Benehmen d'Estrées', den sein eigener Contre-Admiral Martel, der so schmählich von ihm im Stiche Gelassene, am Tage nach der Schlacht in seinem Berichte als einen Feigling bezeichnete, der Frankreich entehre, und der damit doch nur den ihm gewordenen Befehlen nachkam, öffnete den Engländern die Augen über Ludwigs Politik und das Parlament zwang Karl II., mit den Niederlanden einen Separatfrieden zu schließen.

Holland war gerettet. Mit Hülfe der deutschen Truppen wurden die Franzosen auch zu Lande geschlagen und gezwungen, alle von ihnen genommenen Plätze wieder zu räumen.

Der Sieg von Camperduin trug nicht am wenigsten dazu bei, diese Wendung herbeizuführen und wieder war es de Ruiter, dem sein Vaterland es dankte. Aber wie immer in seinem Leben blieb er demüthig und bescheiden. Als Jemand nach der Schlacht ihm seine Freude darüber aussprach, daß Gott wiederum in so großer Gefahr sein Leben beschirmt habe, da erwiderte er: „Mein Leben kommt nicht in Betracht, es gehört dem Vaterlande; aber ich wünschte wohl so lange zu leben, bis letzteres von seinen Feinden befreit ist

und möchte das Meinige dazu thun. Sollte das aber Gott nicht gefallen — nun, ich bin alt und des Lebens und der Mühen satt."

Als ihm der Tod seines in der Schlacht gefallenen Stiefsohnes, des Kapitän van Gelder gemeldet wurde, den er sehr geliebt hatte, da zuckte sein Herz schmerzlich zusammen und seine Augen füllten sich mit Thränen; doch bald fasste er sich wieder und sagte: „Ich weiß wohl, daß das die Früchte des Krieges sind und daß ich mich dem Willen Gottes fügen muß. Heute traf ihn das Loos, vielleicht ereilt mich dasselbe Geschick morgen."

Wenn diese trübe Ahnung sich auch nicht sobald bestätigte, sollte sie doch leider in Erfüllung gehen.

Regierung und Volk der vereinigten Niederlande ließen es an Nichts fehlen, um dem Manne, dem sie so unendlich Vieles schuldeten, ihre Anerkennung und Verehrung zu zollen. Der Prinz von Oranien ernannte ihn zum Lieutenant-Admiral-General, d. h. zum Oberbefehlshaber der sämmtlichen Seestreitkräfte; die Generalstaaten setzten ihm eine auch auf seine Nachkommen übergehende Jahresrente von 2400 Gulden aus und beförderten seinen Sohn Engel zum Contre-Admiral. Ebenso erhielt de Ruiter vom Auslande und dessen Herrschern die glänzendsten Beweise der Hochachtung, die er sich überall erworben.

Wie erwähnt, hatte sich in letzter Zeit das Kriegsglück für die Niederlande günstig gewendet, und sie beschlossen deshalb im folgenden Jahre (1674) gegen ihren einzigen übrig bleibenden Feind Frankreich energisch vorzugehen, zur See die Offensive zu ergreifen und nicht nur dessen Küsten zu beunruhigen, sondern auch die französischen Besitzungen in Westindien anzugreifen. Der letztere Vorschlag ging von de Ruiter

selbst aus; es wurde zu diesem Zwecke eine Flotte von 66 Schiffen und Fregatten, 18 Brandern, 18 Avisos und 48 Transportschiffen ausgerüstet, und er selbst mit dem Oberbefehl betraut.

De Ruiter hatte die dringendste Geheimhaltung der Ziele der Expedition empfohlen, da sie nur dann von Erfolg sein könne; jedoch wurde die Sache trotzdem den Franzosen verrathen und diese trafen ihre Vorbereitungen. Am 28. Mai lief die holländische Flotte aus und kreuzte bis zum 8. Juni im Kanal. Am folgenden Tage entsandte de Ruiter ein Geschwader unter Tromp zur Eroberung der befestigten Insel Belle Isle. Tromp erfüllte diesen Auftrag, landete auf der Insel, trieb Contributionen ein und steuerte dann nach der Insel Noirmoutiers, deren er sich mit geringem Verluste bemächtigte und deren Festungswerke er schleifte.

Währenddem traf de Ruiter vor Martinique ein, fand hier jedoch einen so gut organisirten und kräftigen Widerstand, daß der Anschlag auf die Insel völlig misslang. Der Sturm auf die Festungswerke wurde mit einem schweren Verluste von 143 Todten und 378 Verwundeten abgeschlagen und da de Ruiter voraussetzen musste, daß auch die übrigen französischen Besitzungen gewarnt und in guten Vertheidigungszustand gesetzt seien, gab er das Unternehmen auf, um nach Hause zurückzukehren, wo er im Oktober des Jahres anlangte. Die Expedition war gescheitert; das Glück, welches bisher sein steter Begleiter gewesen war, schien de Ruiter untreu werden zu wollen.

Bald nach seiner Rückkehr, im Dezember, erhielt er eine Einladung des Königs von England nach London, der dadurch dem ehemaligen großen Feinde seine Hochachtung

zu beweisen suchte und ihm die ehrendste Aufnahme zusicherte. De Ruiter lehnte jedoch unter Vorschützen von Unwohlsein ab. Er zog stilles Verweilen in seiner glücklichen Häuslichkeit bei weitem den geräuschvollen Hoffesten vor und vielleicht sagte ihm auch ein dunkles Vorgefühl, daß er nicht lange mehr mit den von ihm so sehr geliebten Seinen beisammen bleiben sollte. Der ebenfalls nach England eingeladene Admiral Tromp ging jedoch hin, wurde dort vom Hofe und Volke auf das Ehrenvollste empfangen und gefeiert und von Karl II. in den Freiherrnstand erhoben. Ebenso verlieh der König dem jungen Engel de Ruiter die Ritterwürde.

Das Jahr 1675 brachte de Ruiter nicht die gehoffte Ruhe nach den schweren Strapazen des Krieges, obwohl er derselben bedürftiger war als je. Er hatte sein 68. Lebensjahr erreicht und trotz seiner robusten Konstitution war es unmöglich, daß ein so bewegtes Leben wie das seine, das viele Jahrzehnte nur in steten Kämpfen mit den Elementen und menschlichen Feinden bestand, nicht hätte tiefe Spuren hinterlassen sollen. Er begann zu kränkeln und litt namentlich öfter an schmerzhaften Steinbeschwerden. Sein größter Wunsch war deshalb, fortan am Lande zu bleiben und dort in stiller Zurückgezogenheit den kurzen ihm noch beschiedenen Lebensabend zu genießen, doch es war ihm nicht vergönnt und abermals rief ihn die Pflicht gegen das Vaterland, die er als das oberste Gesetz seines Lebens betrachtete in das Kriegsgetümmel. Ludwig XIV. wagte zwar nicht mehr, seine Flotte in den nordischen Gewässern erscheinen zu lassen und ebensowenig konnte er gegen das mit Deutschland verbündete Holland von der Landseite etwas ausrichten, trotzdem wollte er aber keinen Frieden schließen. Er hoffte, sich an Spanien

schadlos halten zu können, dem er den Krieg erklärt hatte, um sich nicht allein an ihm wegen der in den letzten Jahren den Niederlanden bewiesenen Freundschaft zu rächen, sondern auch, um es aus Sicilien zu vertreiben und damit die Alleinherrschaft im Mittelmeere an sich zu reißen.

In der Abtheilung dieses Buches „Du Quesne" ist des Näheren erwähnt wie Spanien auf Grund eines Vertrags von Holland die Hälfte einer Flotte verlangte und der König von Spanien ausdrücklich den Wunsch aussprach, de Ruiter mit deren Oberbefehl zu betrauen. Ebenso ist dort der Verlauf des Seezuges bis zu der in der Schlacht von Mont Gibel erfolgenden schweren Verwundung de Ruiters eingehend geschildert. Es kann deshalb hier von einer Wiederholung abgesehen werden und sind zu dieser Episode nur noch einige Ergänzungen hinzuzufügen.

Als de Ruiter erfuhr, daß das ihm zu unterstellende Geschwader nur aus 18 Kriegsschiffen bestehen sollte, sprach er offen aus, daß er diese Zahl für zu gering erachte. Er hatte in den Schlachten des letzten Krieges eine hohe Meinung von der französischen Flotte bekommen. Wenn die durch geheime Befehle erzwungene Unthätigkeit d'Estrée's demselben auch als Feigheit ausgelegt war, so hatten sich seine Untergebenen, wo sie mit den Holländern zusammengetroffen waren, so außerordentlich brav geschlagen, daß er sie unter einem frei handelnden tüchtigen Oberbefehlshaber als völlig ebenbürtige Feinde betrachtete, namentlich aber unter der Führung von Du Quesne, dessen hervorragende Eigenschaften von de Ruiter in ihrem ganzen Werthe geschätzt wurden. Auf der andern Seite wusste Letzterer nur zu gut, wie unzuverlässige Bundesgenossen und schlechte Seeleute die Spanier waren

und er fürchtete deshalb mit Recht, daß 18 Schiffe der französischen Seemacht gegenüber zu schwach seien und der Ausgang des Kampfes leicht ein unglücklicher werden könne.

Leider wurden seine Bedenken von den Generalstaaten nicht getheilt. In ihnen fehlten jetzt Männer von der staatsmännischen Weisheit und dem weiten Blick der de Witt's. Ein engherziger Krämergeist machte sich in ihnen breit, der einer verkehrten Sparsamkeit die Ehre der Flagge opferte und die wohlüberlegten Gründe eines Mannes nicht beachtete, dessen Urtheil das kompetenteste in dieser Angelegenheit war.

Dieser kleinliche Geist trat so recht in einer Unterredung zu Tage, die ein Kommissarius der Generalstaaten über die Angelegenheit mit de Ruiter hatte, in der dieser seine Meinung über die zu geringe Zahl der Schiffe aussprach.

„Ich hoffe nicht, mein Herr, daß Sie in Ihren alten Tagen ängstlich werden und den Muth verlieren,“ sagte der Kommissar.

„Nein,“ erwiderte de Ruiter in ruhiger Würde ohne im geringsten zu zeigen, wie eine so taktlose Aeußerung ihn verletzt haben musste, „ich werde den Muth nicht verlieren. Mein Leben gehört dem Vaterlande, aber ich bin erstaunt darüber und es berührt mich schmerzlich, daß den Herren Generalstaaten die Ehre unserer Flagge so wenig gilt, um sie so leichthin auf das Spiel zu setzen.“

Und als andere Herren ihn baten, seine Bedenken fallen zu lassen und in See zu gehen, war seine Antwort: „Die Generalstaaten brauchen sich nicht soweit herabzulassen, um mich zu bitten. Sie haben das Recht, mir zu befehlen und ich würde auch mit einem einzigen Schiffe in See gehen. Dort wo die Herren Staaten ihre Flagge auf dem Meere

wagen, werde ich sie vertheidigen und sollte sie auch mein Leichentuch werden."

Vor seiner Einschiffung wurde er wieder sehr von Steinbeschwerden heimgesucht. Seine Freunde riethen ihm auf das Dringendste, nicht fortzugehen, aber der Gehorsam gegen den ihm gewordenen Befehl überwog alles Andere.

„Ich werde den Seezug machen, und sollte man mich auf das Schiff tragen müssen," war seine Erwiderung.

Nachdem er wieder genesen, schiffte sich de Ruiter am 29. Juli 1675 ein und umarmte seine Frau und seine Kinder zum letzten Male. Es war ein trauriger Abschied. Der Mann, der in den schwersten Lagen seines Lebens eine so außerordentliche Ruhe und so hohen Muth gezeigt, dessen Gottvertrauen ihm stets eine so hohe moralische Kraft verlieh, war diesmal auf das Tiefste erschüttert und von trüben Ahnungen erfüllt, denen er gegen seinen Schwiegersohn den Prediger Somers auch in Worten Ausdruck gab. Als er von diesem Abschied nahm, sagte er: „Ich sage Dir Lebewohl mein lieber Sohn, aber nicht nur für heute, sondern für ewig. Ich werde nicht wiederkehren, ich fühle es!"

Wie Recht er hatte, sollte leider die Zukunft lehren.

* * *

Die grausame Schlacht von Mont Gibel am 22. April 1676 war geschlagen.

In ihr hatte de Ruiters glorreicher Name zum letzten Male die Feinde geschreckt, er zum letzten Male für die von ihm zu so hohen Ehren gebrachte Flagge seines Vaterlandes gestritten. Die verhängnißvolle Kugel vom „St. Esprit",

welche ihm den Fuß zerschmetterte, setzte seinem bewegten Leben ein Ziel. Acht Tage später hauchte er seine große Seele aus.

In dem letzten Kampfe mit dem unüberwindlichen Gegner, dem Tode, zeigte er dieselbe Ruhe, Geisteskraft und wahre Frömmigkeit, die ihn sein ganzes Leben lang beseelt hatte.

Als er nach dem Schusse wieder zur Besinnung gekommen war, da lauteten seine ersten Worte: „O Du gnädiger Gott, ich danke Dir, daß Du mich bisher in so vielen Gefahren väterlich bewahrt hast. Laß diese Züchtigung zum Heile meiner Seele dienen."

Und als dann der furchtbare Donner der Geschütze wieder an sein Ohr schlug, da wendeten sich seine Gedanken sofort denjenigen zu, die mit ihm für das Vaterland bluteten.

„Herr beschütze des Landes Flotte," betete er inbrünstig, „verschone gnädig die Offiziere, Matrosen und Soldaten, die für so wenig Geld so viel Noth und Gefahr zu bestehen haben. Verleihe ihnen Muth und stärke ihre Kraft, damit wir mit Deinem Segen den Sieg erringen."

Auch anderen Tages in der Bai von Syrakus war trotz der eigenen Schmerzen seine ganze Sorge nur auf die gute Unterbringung und Verpflegung der Verwundeten gerichtet. Er verdiente mit Recht den Namen eines Vaters der Matrosen, die ihm dafür auch mit aufopfernster Liebe und Treue anhingen. Anfänglich hatten die Aerzte noch Hoffnung ihn zu retten, doch bald schwand dieselbe. Ein am vierten Tage auftretendes Fieber verzehrte schnell die Kräfte. Er wusste von Anfang an, daß er sterben müsse und sah dem

Tode getrost entgegen. Sein Schiffsprediger Westhovius, schon seit 1672 an Bord bei ihm und mit ihm eng befreundet, war auf de Ruiters Wunsch fast stets um ihn, musste ihm aus der Bibel vorlesen und mit ihm beten.

Er gedachte oft seiner geliebten Frau und Kinder, war aber doch froh, daß sie nicht gewungen seien sein Schmerzenslager zu umstehen. „Sie würden mich," äußerte er, „nur mit bitteren Thränen hier liegen sehen und ich hoffe doch bei Gott sie in ewiger Freude wiederzufinden."

Am 29. April gegen Abend verlor er die Sprache, der Todeskampf trat ein und gegen 9 Uhr Abends schlummerte er hinüber. Seine Admirale und Kapitäne umstanden sein Lager; über ihre wettergebräunten Wangen rannen Thränen und als am andern Tage die auf halben Mast geheißten Flaggen der Flotte verkündeten, daß der große Seeheld gestorben sei, da erfüllte die schmerzlichste Trauer alle Herzen und schwere Bekümmerniß lagerte auf den Gemüthern. Die Seeleute hatten nicht nur den sorgenden Vater, sondern auch den tapferen erfahrenen Führer verloren und mit dumpfer Resignation sahen sie einer hoffnungslosen Zukunft entgegen.

De Ruiter starb auf seinem Flaggschiffe „die Eintracht". Seine Leiche wurde einbalsamirt und die Eingeweide begrub man auf einer kleinen unbewohnten Insel in der Bai, da die intolerante Geistlichkeit von Syrakus ihre Beisetzung in geweihter Erde nicht gestattete. Der Verlauf der früher unter „Du Quesne" geschilderten kriegerischen Verhältnisse verhinderte die Ueberführung der Leiche in die Heimat dreiviertel Jahre und erst am 30. Januar 1677 traf dieselbe auf der „Eintracht" in Helvoetsluis ein.

Anfang Juni gelangte die Kunde von dem Hinscheiden des Admirals nach Holland. Sie wurde im ganzen Lande wie ein schweres Unglück empfunden und Jeder fühlte tief den unersetzlichen Verlust des Mannes, dem man so unendlich Großes, die Freiheit und Rettung des Vaterlandes vor dem Untergange zu danken hatte. Selten oder nie hat wohl ein ganzes Volk, vom Höchsten bis zum Niedrigsten einen Tod so aufrichtig und tief betrauert, wie den de Ruiters, selten ist Jemandem ein dankbareres Andenken bewahrt worden als ihm.

Und wie er auch überall im Auslande geehrt wurde, das ging aus den Beileidsbriefen hervor, welche der Kurfürst von Brandenburg, die Könige von Dänemark und Spanien an seine Wittwe und die Generalstaaten richteten, um in den wärmsten Worten ihr Mitgefühl an deren Kummer auszusprechen. Der König von Spanien hatte de Ruiter noch vor seinem Tode den Herzogstitel mit 2000 Dukaten jährlicher Einkünfte für sich und seine männlichen Erben verliehen und Ludwig XIV. gab Befehl, wenn die Leiche seines großen Feindes irgend in der Nähe der französischen Küste passirte, dieselbe überall durch einen Trauersalut zu ehren.

Am 18. März 1677 fand die feierliche Beisetzung in der Neuen Kirche in Amsterdam Statt. Der Staat trug die Kosten und das Begräbniß entsprach der Würde des Landes und des Todten. Sechszehn Kapitäne und vier Admirale hielten das Bahrtuch, alle Behörden, Stände und Gewerbe waren durch Deputationen vertreten und unzählbare Tausende von nah und fern gaben dem Manne das Geleite zur letzten Ruhestätte, der so oft des Landes „Schutz und Schirm“ gewesen.

Die Generalstaaten errichteten ihm in der Kirche ein großartiges Grabdenkmal. Auf dem Sockel liegt in Lebensgröße die Marmorstatue des Verewigten, in der Rechten den Kommandostab, die Linke auf der Brust, das Haupt auf einem Geschützrohr ruhend. Zu beiden Seiten sieht man muschelblasende Tritonen. Zwischen zwei neben ihnen aufsteigenden Säulen von schwarzem Marmor, welche den oberen Theil des Grabmals tragen, ist eine Seeschlacht plastisch dargestellt und über ihr, zwischen den Wappen von Holland und den sieben vereinigten Provinzen erhebt sich die die Ruhmesthaten des Helden der Welt verkündende Fama. Das Ganze wird überhöht durch das von Flaggen umgebene Wappen de Ruiters mit der Herzogskrone.

Eine unter der Statue befindliche lateinische Inschrift zählt in dankbaren Worten die unschätzbaren Verdienste auf, welche der unvergleichliche Admiral dem Vaterlande geleistet hat, und ihr Schluß nennt ihn mit Recht „den Schrecken des großen Oceans".

* * *

De Ruiter starb im Alter von 69 Jahren. Wie bereits früher erwähnt war er dreimal verheirathet und hatte 8 Kinder, von denen ihn jedoch nur 4 überlebten. Seine älteste Tochter aus zweiter Ehe, Cornelie war an den Kapitän der Flotte de Witte verheirathet, die zweite Alida an den Prediger Pots in Vlissingen. Das nächstfolgende Kind war sein einziger Sohn Engel de Ruiter geboren 1649. Seine dritte Frau gebar ihm zwei Töchter, deren älteste mit dem Prediger Somers in Amsterdam vermählt war, während die jüngste, Anna 1666 starb.

Nach seinem Tode ging die spanische Herzogswürde auf de Ruiters Sohn über, der in einem Alter von 28 Jahren zum Vice-Admiral ernannt wurde. Er hatte alle Gaben, um dereinst in die Fußtapfen des Vaters zu treten, aber es war ihm nicht vergönnt dessen Ruhmeslaufbahn fortzusetzen. Bereits 1679 folgte er ihm ins Grab, nur 30 Jahr alt; er starb unverheirathet.

Auf speciellen Wunsch des Königs von Spanien erbte de Ruiters Enkel, der einzige Sohn Kapitäns de Witte die Herzogswürde und führte den Namen Witte de Ruiter. Er war Lieutenant auf dem Schiffe seines Vaters und auch er versprach ein würdiger Nachfolger seines Großvaters zu werden, doch das Schicksal hatte es anders bestimmt.

Am 28. November 1683 scheiterte in einem schweren Sturm das Schiff des Kapitäns de Witte, und Vater und Sohn fanden ihren Tod in den Fluthen. Damit erlosch der Mannesstamm de Ruiters. Die trauernde Wittwe sah einen ihrer Lieben nach dem andern ins Grab sinken, wusste aber wie ihr seliger Gatte im frommen Glauben an ihren Gott Trost zu finden. Sie starb 1693.

De Ruiter war einer der größten Männer, die je gelebt haben, gleich groß als Seeheld wie als Mensch. Alles was er war und leistete verdankte er sich selbst und jener englische Lieutenant hatte ihn in wenigen Worten richtig charakterisirt. Er war Admiral, Kapitän, Steuermann und Matrose zugleich. Wie Niemand eine große Flotte so meisterhaft zu führen verstand, kannte auch kein Lootse die Gewässer die er befahren genauer, als er selbst. Im unbekannten Fahrwasser stets mit dem Senkblei in der Hand, begabt mit einem fast unbegreiflichen Gedächtnisse, alle seine nautischen Beobachtungen Tag für Tag notirend und gestützt auf die außerordentlichsten Erfahrungen wusste er dieselben sowohl im Sturm wie in der Schlacht, mitten zwischen Untiefen und Gefahren in einer Weise auszunutzen, die Freunden wie Feinden oft wie ein Wunder erschien.

Seine Wachsamkeit und Thätigkeit war ebenso außergewöhnlich. Sein Auge war überall und mit Ausnahme weniger Stunden Schlaf, die er sich gönnte, verließ er in See fast nie das Deck seines Schiffes. Kein Fehler, keine Unregelmäßigkeit in einem Manöver entging seinem scharfen Blicke und mitten im heißesten Schlachtgewühl regierte er mit derselben Sicherheit und Bestimmtheit die größte Flotte, wie sein eigenes Schiff.

Wie er selbst als vollkommenes Beispiel der Tapferkeit, Pflichtreue und Hingabe allen seinen Untergebenen voranleuchtete, wusste er sie auch mit denselben Gefühlen zu beseelen. Seine bloße Gegenwart, ein paar Worte reichten hin, um die Matrosen förmlich zu elektrisiren und sie zu Leistungen zu vermögen, die menschliche Kraft zu übersteigen schienen. Es war als ob er einen unwiderstehlichen Zauber auf sie ausübte und sie hätten ihren letzten Blutstropfen für ihn hingegeben.

Und wie er als Admiral, Vorgesetzter und Seemann, unerreicht dastand, zeichnete er sich durch seine Charaktereigenschaften als Mensch nicht weniger aus. Er war ein frommer Christ, streng wahrhaftig in jeder Beziehung, moralisch, milde in seinem Urtheil, gegen Hochstehende wie Niedrige gleich freundlich und wohlwollend. Mit wie viel wohlverdienten Ehren er auch bedacht wurde, blieb er doch stets anspruchslos, bescheiden und in seiner ganzen Lebensweise einfach. Seine Häuslichkeit entsprach bis zu seinem Tode der einer guten Bürgerfamilie; er hatte stets nur einen Diener, fuhr sehr selten in einer Equipage und seine Mahlzeiten sowohl an Bord wie am Lande zeichneten sich durch Frugalität aus. Seine Familie war sein liebster Umgang; er trennte sich nur gezwungen von ihr und sein ganzes Haus durchwehte echt christlicher Geist.

Körperlich war seine Erscheinung von mittlerer Größe wohl proportionirt und kräftig, seine Gesichtsfarbe blühend und gesund und die Natur hatte ihn mit alle den physischen Eigenschaften ausgestattet, um nach jeder Richtung den Anforderungen

seines schweren Berufes gewachsen zu sein. Er hatte eine breite Stirn, braune Augen, in deren blitzenden Strahlen sich die Kraft seines Geistes widerspiegelte, Haar und Bart hatten dieselbe Farbe, und nach alter seemännischer Mode trug er einen Knebelbart.

Aus seinen Zügen sprach freundliches Wohlwollen und sein Aeußeres machte von vornherein auf Jedermann einen gewinnenden Eindruck. Er war fast stets gesund. In seiner Jugend hatte er einst von einem vergifteten Fische gegessen und davon war für sein ganzes Leben ein leichtes Zittern seiner Glieder zurückgeblieben, das ihm jedoch nicht weiter hinderlich wurde. Nur im höheren Alter litt er an Steinbeschwerden.

So erscheint uns de Ruiter in jeder Beziehung als ein außerordentlicher Mann im besten Sinne des Wortes, der Jedem, namentlich aber jedem Seemanne als edelstes Vorbild für alle Zeiten voranleuchtet und man kann sein Lebensbild nicht treffender zeichnen, als dies ein Jahr nach seinem Tode durch einen englischen Schriftsteller geschah, der de Ruiters Biographie mit den Worten schließt: „Er war ein so ehrlicher Mann, ein so gottesfürchtiger Christ, ein so tapferer Soldat, ein so weiser erfahrener und glücklicher Admiral und solch ein treuer und ehrlicher Diener seines Vaterlandes, daß er mit Recht verdient von der Nachwelt als eine Zierde seines Zeitalters, als Fürst des Meeres und als der Stolz und die Ehre seines Landes betrachtet zu werden."

Wer die Walhalla bei Regensburg besucht, der findet de Ruiters wohlgetroffene Büste dort. König Ludwig I. hat ihm auch auf deutschen Boden ein Denkmal gestiftet und ihn in der Ruhmeshalle auf den wohlverdienten Platz gestellt.

Berliner Buchdruckerei-Actien-Gesellschaft, Setzerinnenschule des Lette-Vereins.

Berliner Buchdruckerei-Actien-Gesellschaft
Setzerinnenschule des Lette-Vereins.

Werner, Reinhold von, 1825-1909

Berühmte Seeleute

Bd.: 1

Berlin 1882